ОБЗОР ОТЛИЧНЫЙ! №1 (858) Январь 2003 www.zr.ru



ШЕВРОЛЕ–НИВА ПОЕХАЛИ!

Хочешь стать гонщиком?



■ Год 2003: конвейер новинок ■ Чем снять фильтр ■ Как побороть хама



ISSN 0321-4249

В НОВОМ ГОДУ СНОВА ПРИГЛАШАЮ НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ ВМЕСТЕ ОБСУЖДАТЬ ТО, ЧТО ВЫЗЫВАЕТ СПОРЫ, ЧТО ВОЛНУЕТ, НАБОЛЕЛО. НАШ ДИАЛОГ ПРОДОЛЖАЕТСЯ. А ЭТО ЗНАЧИТ, ЧТО В ПЕРВУЮ СРЕДУ КАЖДОГО МЕСЯЦА, КАК И РАНЬШЕ, ВЫ МОЖЕТЕ ОБРАТИТЬСЯ КО МНЕ В РЕДАКЦИЮ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ (http://www.zr.ru) ИЛИ ПО ТЕЛЕФОНУ (095) 207-10-58 И В ТОТ ЖЕ ДЕНЬ ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТ. ЖДУ ВАШИХ СООБЩЕНИЙ. СПАСИБО. ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **П. МЕНЬШИХ.**



/ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

ПРИГЛАШАЕМ В НОВЫЙ КЛУБ

Хочу поздравить сотрудников и читателей «За рулем» с наступающим Новым годом! Успехов и миллион новых читателей! Если не секрет, расскажите о планах журнала на новый год. DENIS 21099

Конечно, не секрет. В год юбилея «За рулем» изменения начнем с обложки. Сохранив преемственность с «предками», она избавится от излишних деталей, станет более стильной, информативной. Впрочем, рассказывать об этом бессмысленно, каждый увидит и оценит сам. Из других нововведений назову новую жизнь нашего старого клуба. Ему вернули первоначальное имя «Клуб «Автолюбитель» и поместили в виртуально построенное для него новое сооружение с обилием «клубных помещений». Здесь приемная клуба, его автопарк, детективное бюро, справочная служба, гостиная, совет безопасности, даже свой стадион. Словом, новый клуб – многофункциональный.

Среди других изменений – иное название и соответственно содержание бывших «Своих сил». Теперь это «Техпомощь» со всеми вытекающими отсюда новшествами. А в общем количество разделов журнала сократится – он станет более цельным, упорядоченным, в нем будет легче ориентироваться.

ЗАПЛАТИШЬ И ЗА «КОПЕЙКУ»

Несколько лет работал, как у нас говорят, перегонщиком. С тех пор на мне числится несколько машин, которые были проданы по доверенности. Даже не помню, кому их продавал; один или два автомобиля, по моим расчетам, уже давно по старости должны быть на свалке... Но вот говорят, что с будущего года мне за все эти машины надо платить транспортный налог! Как же так? Фактически они давно уже не мои! ЕВГЕНИЙ

По закону РФ № 110-ФЗ от 24.07.2002 г. с 1 января этого года вводится новый транспортный налог. Сумму его определяют местные власти, но минимально для легковых автомобилей она составит 5 руб. с лошадиной силы. Теперь при техосмотре спрашивать квитанции об уплате налога никто не будет. Налоговая инспекция сама пришлет на дом квитанцию. Не уплатил в срок – начислят пеню. Платить налог обязаны те, на кого автомобиль зарегистрирован. Правда, с одним исключением: если до опубликования закона (до 30 июля 2002 года) автомобиль был «продан» по доверенности, налог могут заплатить доверенные лица. В этом случае на собственника возложена обязанность сообщить в налоговый орган по месту жительства о наличии такой доверенности. («Я, такой-то, тогда-то продал такому-то свой автомобиль...»), в противном случае, придется платить. Если же не помните, кому доверили машину и где она находится сейчас, остается, увы, или заплатить самому, или обратиться в органы внутренних дел с заявлением о розыске автомобиля. Основанием для возбуждения уголовного дела (!) может быть то обстоятельство, что три года, оговоренные в доверенности, уже истекли. На время, пока автомобиль находится в розыске, вы освобождаетесь от уплаты транспортного налога.

Нетрудно предположить, что новый порядок уплаты налога может привести к невероятной неразберихе – в предыдущие годы в стране по доверенности были «проданы» миллионы автомобилей. В одном из ближайших номеров журнала читайте материал на эту тему.

ПОДОЖДЕМ ДО ВЕСНЫ

Есть ли новости по поводу тарифов обязательного страхования гражданской ответственности? АНДРЮШКА

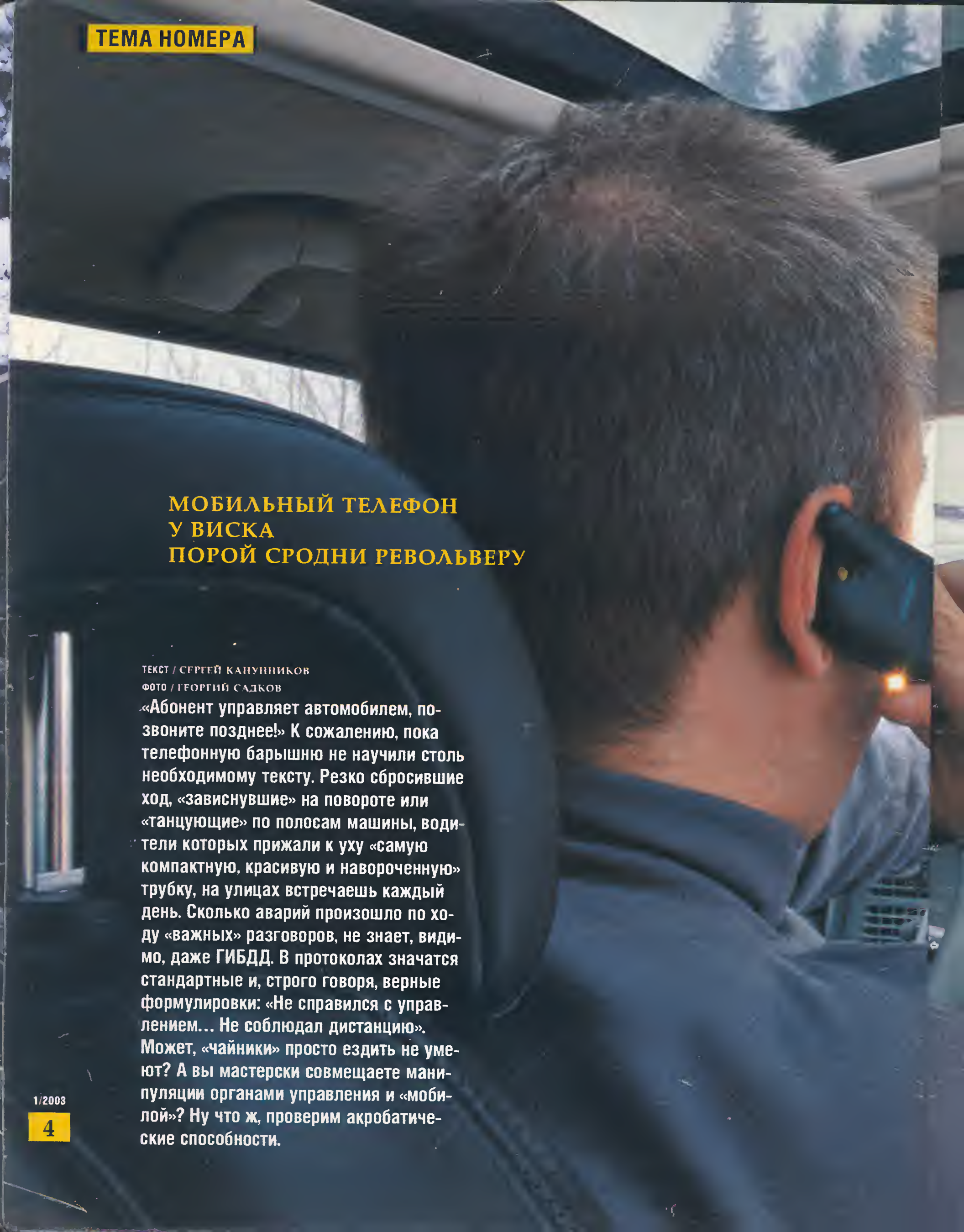
Тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности находятся на согласовании в Минфине. Пока называется базовая сумма $60–70 для жителей России и $130 – для москвичей; покрытие при этом по закону составит 400 тыс. руб. (около $13 тыс.). Не исключено, что появятся какие-то специальные коэффициенты для «групп риска» – водителей без стажа, злостных нарушителей ПДД, таксистов и т. д. В любом случае вряд ли тариф при обязательном страховании превысит такой же при добровольном, существующем в наши дни – $140–160 (сумма риска по гражданской ответственности – $10 тыс.). Окончательно тарифы утвердит глава правительства весной 2003 года. Мы внимательно следим за всем этим и считаем страхование одной из важнейших тем в новом году.

ОТНЫНЕ – ТОЛЬКО ВПРЫСК

Когда на отечественных автомобилях будут обязательны катализаторы? В Москве уже невозможно дышать. ОЛЕГ

С июля 2002 года для отечественных производителей и импортеров уже введены квоты поставок на российский рынок карбюраторных автомобилей, а к июлю 2004 года выпуск их должен быть у нас прекращен. Напомню, что с июля же прошлого года в России вступили в действие нормы Евро II. Это тоже означает, что теперь в стране должны выпускаться только автомобили, оснащенные впрыском и нейтрализаторами.

| В НОЯБРЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 140 204 ЧЕЛОВЕКА.



МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН У ВИСКА ПОРОЙ СРОДНИ РЕВОЛЬВЕРУ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

«Абонент управляет автомобилем, позвоните позднее!» К сожалению, пока телефонную барышню не научили столь необходимому тексту. Резко сбросившие ход, «зависнувшие» на повороте или «танцующие» по полосам машины, водители которых прижали к уху «самую компактную, красивую и навороченную» трубку, на улицах встречаешь каждый день. Сколько аварий произошло по ходу «важных» разговоров, не знает, видимо, даже ГИБДД. В протоколах значатся стандартные и, строго говоря, верные формулировки: «Не справился с управлением... Не соблюдал дистанцию». Может, «чайники» просто ездить не умеют? А вы мастерски совмещаете манипуляции органами управления и «мобилой»? Ну что ж, проверим акробатические способности.



/«ТРУБНЫЙ» ТЕСТ

ГУСАРСКАЯ РУЛЕТКА

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:







ЧИТАЙ, БРЕЙСЯ, ВЫИГРЫВАЙ «ОПЕЛЬ» 163



СТИЛЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО **92**

«КЛУБ» СПРАВЛЯЕТ НОВОСЕЛЬЕ **116**

ТЕХПОМОЩЬ

НА ПЕРВОЙ СТРАНИЦЕ ОБЛОЖКИ: ФОТО АЛЕКСАНДРА БАТЫРУ, ГЕОРГИЯ САДКОВА

«ВОЛГА» В НОВОМ РУСЛЕ



В наступившем году «Волгу» ГАЗ-3110 ожидает модернизация. Вначале на ней появятся новые фары и задние фонари (взаимозаменяемые с прежними), противоабразивное покрытие порогов, а также сайлент-блоки в рессорах и фильтр в системе вентиляции салона. Во второй половине года автомобиль оснастят бесшкворневой передней подвеской и задним стабилизатором поперечной устойчивости. Серьезной модернизации будет подвергнута коробка передач, что позволит увеличить ее ресурс и снизить шум.

В первом квартале 2003 года должны собрать первые образцы нового легкового автомобиля (предположительно под именем «Волга» ГАЗ-3115). У него классическая компоновка, но он компактнее и легче предшественников, имеет независимую заднюю подвеску. Новичка предполагается оснащать двигателями Заволжского моторного завода или импортными, в том числе и с автоматической коробкой. В базовую комплектацию войдут АБС, электрозеркала, электростеклоподъемники, возможно, подушки безопасности. Ориентировочная цена – 9 тыс. долларов.

В Бразилии готовится закон, запрещающий курение за рулем. Проект его полностью одобрила комиссия сената по вопросам конституции, юстиции и гражданства. Курение за рулем – это угроза безопасности на дорогах, подчеркивается в ее решении. Если закон одобрит сенат, он станет приложением к дорожному кодексу и за нарушение будет предусмотрен штраф.

ШАДРИНСК ПОПАЛ В ТОЧКУ

Ежегодное Токийское авто-шоу в прошлом году было отдано грузовым и коммерческим автомобилям, и впервые в нем участвовало российское предприятие – Шадринский автоагрегатный завод (ШААЗ). Там недавно построен цех площадью 12 тыс. м^2, где на самом современном немецком оборудовании выпускают автомобильные теплообменники по технологии CuproBraze. Сырье – специальная лента из медного сплава производства Швеции и Голландии.

Продукция завода вызвала большой интерес у представителей «Тойоты», «Мицубиси», «Хонды» и др. Дело в том, что современные экологические требования ужесточают условия работы моторов. У охладителей наддувочного воздуха возрастают рабочие температуры, что ставит преграду на пути алюминиевых радиаторов. Так что ШААЗ со своей «медной новинкой» попал в точку. Вполне вероятно, что вслед за КамАЗом и УралАЗом фирменный шадринский знак можно будет увидеть и на теплообменниках японских машин.

У «СИМВОЛА» СНОВА МОСКОВСКАЯ ПРОПИСКА

Совместное предприятие «Рено» и Правительства Москвы «Автофрамос» возобновило сборку автомобилей «Клио Символ». Начали с того, что собирают шесть–восемь машин в день: немного, зато в полном соответствии с европейскими стандартами качества. При этом «Автофрамос» не получил пока никаких таможенных льгот на ввозимые комплектующие. В сообщении о возобновлении сборки «Символа» подчеркивается, что ОАО «Автофрамос» никак не связано с ОАО «Москвич», если не считать, что его земельный участок и здания раньше принадлежали АЗЛК.





БОЛЬШЕ СВЕТА! Езда с ближним светом в дневное время обязательна уже в 11 странах Европы: Дании, Эстонии, Финляндии, Исландии, Италии, Латвии, Норвегии, Швеции, Словении, Швейцарии и Венгрии. На зимний период к ним присоединяются Польша, Чехия и Литва. Нарушение Правил обойдется дороже всего в Норвегии (108 евро), а дешевле - в Словении (22 евро).

АВТОПАРК – НА «ИНСТРУМЕНТАЛКУ»

В Санкт-Петербурге «Евротрансконтроль» открыл станцию диагностики (аналог известного у нас ПИКа), оборудованную по нормам TÜV, принятым в Германии. Вместе с заветным талоном (или без него) водитель получает чип-карту со всеми снятыми параметрами. Утверждают, что она заметно ускорит прохождение следующего техосмотра.

Сейчас строят вторую такую станцию, а всего в городе на Неве их запланировано пятнадцать. Мало того, существует масштабный проект, охватывающий всю Россию. Согласно ему, к 2005 году должно быть построено 5000 станций такого же назначения и уровня, способных принять весь автопарк страны.

ШПИОНСКИЕ СТРАСТИ

К премьере двадцатого фильма о легендарном агенте 007 – Джеймсе Бонде фирма «Форд» показала на Британском мотор-шоу автомобили героев новой картины. Четыре кабриолета «Ягуар-XKR» (на таком в фильме ездит злодей Зао) с 400-сильными моторами специально модернизировали для езды по льду, установив полноприводную трансмиссию. Наряду с ними в фильме работали еще четыре (!) внешне точно таких же «ягуара» с приводом лишь на задние колеса.



Слева от злодейского «Ягуара» красовался новый «Форд-Тандерберд» помощницы секретного агента Джинкс. И наконец, сам агент 007, как и в первых фильмах «бондианы», ездил на «Астон-Мартин». Кстати, говорят, актер Пирс Бросман уже купил точную копию машины своего героя – 12-цилиндровый «Венквиш» стоимостью 160 тысяч фунтов стерлингов.

Сотрудники ГИБДД в Курске стали обладателями приборов, которые способны не только зафиксировать скорость автомобиля, но и сфотографировать его вместе с водителем. Попробуй теперь отвертеться от наказания – не получится.

ДОРОГО, ДА МИЛО

Автомобили японских марок вновь стали лидерами в рейтинге долгосрочной надежности, ежегодно публикуемом американской фирмой «Джей-Ди Пауэ энд Эссошиэйтс». Путем опроса владельцев 4–5-летних автомобилей (возраст, когда задумываются о замене машины) определяется средний показатель надежности, а марки, у которых число дефектов ниже этой величины, включают в рейтинг-лист. Нынче их набралось 15, из которых восемь – японские: «Лексус», «Инфинити», «Акура», «Хонда», «Тойота», «Субару», «Ниссан» и «Мазда» (первые три – «люксовые» брэнды «Тойоты», «Ниссана» и «Хонды» соответственно). Из американских фирм в число 15 вошли «Бюик», «Кадиллак» и «Линкольн», из европейских – «Порше», «Ягуар» и БМВ. Средний показатель составил 355 «проблем» на 100 автомобилей, причем для марок, следующих за четырьмя лидерами, он почти одинаков: от 276 до 282. В 2002 году опрошено 30 тысяч владельцев.

УРАЛЬСКИЕ НАПЕВЫ В ГОНКОНГЕ

На завершившейся недавно в Гонконге международной выставке Hong Kong Electronics Fair была представлена экспозиция российской торгово-промышленной группы «АвтоАудиоЦентр» – эксклюзивного дистрибьютора автоаудиотехники «Урал» в России. Она привезла магнитолы, акустические системы, активные антенны и охранные системы. Гвоздем экспозиции стала аудиосистема, способная проигрывать как обычные компакт-диски, так и новомодные CD-R и MP3. Шестиканальный звук управляется встроенным DSP-процессором, а VDF-дисплей «обучен» показу анимации. Кроме того, система выполняет функции бортового компьютера и может дополняться новыми функциями с помощью программных дисков. Говорят, что русской новинкой заинтересовались поставщики «автомузыки» для самого «Крайслера».

БЕЛМАГ СОБИРАЕТ ДИПЛОМЫ



В Магниторске – праздник: по итогам Всероссийской программы-конкурса «100 лучших товаров России 2002 года» шаровые опоры «БелМаг» стали дипломантами, а рулевые наконечники – обладателями золотого диплома победителя. Впрочем, к подобным событиям здесь начинают привыкать: в 2000 году шаровые опоры удостаивались диплома лауреата, а в 2001-м – золотого диплома победителя конкурса. В том же 2001 году серебряным дипломом были отмечены рулевые наконечники фирмы. Похоже, можно говорить о стабильности производства?

ПЕТЕРБУРГСКАЯ «МАСЯ». **Идея питерских бизнесменов объединить под одной крышей торговлю новыми иномарками, продающимися в салонах города, нашла свое воплощение в гипермаркете «АвтоМася», построенном у Московских ворот. На 16 тыс. м^2 торгового центра без труда смогут разместиться модельные ряды всех заинтересованных автодилеров северной столицы! А к тому же - шоу-румы, кафе и рестораны, офисные помещения для оформления покупки, страхования и регистрации в ГАИ и даже детские комнаты для тех, кому еще рано за руль. Режим работы «АвтоМаси» - круглосуточный.**



ЛЬВЯТА БЫСТРО РАЗМНОЖАЮТСЯ

Всего за четыре года поголовье «Пежо-206» достигло трех миллионов, причем последний выпустили с начала августа 2002 года. Симпатичный автомобильчик производят во Франции, Англии, Чили, Аргентине, Бразилии и Иране по 3600 штук в день. В рейтинге продаж за девять месяцев 2002-го «Пежо-206» занял первое место в Европе.



ИВЕКО НА ГАЗЕ

В рамках совместного с ИВЕКО проекта по организации производства дизелей достигнута договоренность о поставках на ГАЗ партии двигателей «Софим-8140.43С» в количестве 150 шт. Этот дизель Евро II рабочим объемом 2,8 л, с непосредственным впрыском, турбонаддувом и охладителем наддувочного воздуха развивает мощность 106 л. с. при 3600 об/мин, крутящий момент 25,5 кгс·м. В августе 2002 года на Московском автосалоне ГАЗ показал «Газель» ГАЗ-2705 с этим двигателем. Теперь на очереди пилотная партия таких автомобилей, что позволит оценить потребность в них нашего рынка.

«Жигули», «самары», «нивы» пользуются спросом в странах ближнего зарубежья. Наряду с другими факторами это подвигает АвтоВАЗ к созданию местных сборочных производств. Довольно крупное предприятие с цехами сварки и окраски заработало в Усть-Каменогорске (Казахстан). Здесь в нынешнем году планируют выпустить до 10 тысяч «девяток». Напомним, что сборку из машинокомплектов ведут и в таких странах, как Египет, Украина, Уругвай, Эквадор.

ЗАПЧАСТИ ИЗ НАРКОТИКОВ

Власти Казахстана при поддержке Европейского банка реконструкции и развития решили построить возле нелегальных плантаций конопли предприятия по переработке волокон этого растения в... сырье для западного автопрома. Конопля, как выяснилось, пригодна для изготовления деталей шумоизоляции и интерьера, с успехом заменяя здесь стекловолокно. СП с немецкой фирмой «Трой Ханф», что можно перевести как «Надежная конопля», сначала возьмет под свое крыло 5000 га посевов. Впоследствии плантации разрастутся до 50 000 га. По планам Казахстан уже в 2005 году должен выйти с «конопляными» изделиями на мировой рынок, а затем и вовсе занять в этом секторе комплектующих лидирующую позицию, обеспечив работой 80 тысяч человек.

ЗОЛОТЫЕ РУЛИ «БИЛЬДА». **Жюри издательства Акселя Шпрингера (журналы и газеты серии «Бильд», в том числе «Аутобильд») по итогам 2002 года присудило «Золотой руль» «Форду-Фиеста», «Опелю-Вектра», «Ауди-А8», «Рено-Эспас» и «Фольксвагену-Туарег». Еще одну баранку за особые заслуги в автомобилестроении получил руководитель «Даймлер-Крайслер» профессор Юрген Хубберт.**



540 «ЛОШАДЕЙ» ДЛЯ «МИЦУБИСИ ЛАНСЕР»

Столько предлагает своим клиентам фирма «Спортмобиль», специализирующаяся на тюнинге «Мицубиси-Лансер Эволюшн». Российские тюнингисты представили 2-литровый супермотор мощностью 540 л. с., работающий на «низкооктановом», применительно к нашим условиям, бензине (с октановым числом 97). Появление таких двигателей стало результатом взаимодействия со специалистами фирм NKS и MOTEC. Тюнинговая версия «Мицубиси-Эволюшн VII» со сверхмощным двигателем достигает скорости 100 км/ч за 3 секунды.

«ОДНОГЛАЗЫЕ ДЖО» ЕСТЬ НЕ ТОЛЬКО В РОССИИ

Вот уже 20 лет в Германии ежегодно проводят предзимнюю проверку световых приборов. В 2002 году осмотрели 193 807 автомобилей. У 23% оказались разрегулированы фары ближнего света. Габаритные огни не горели у 13% машин, стоп-сигналы – у 11%, «поворотники» – у 9%. Естественно, дефекты были устранены, но основание для будущих проверок осталось.

ШИНЫ КАМСКИЕ

Лидер нашей шинной промышленности – «Нижнекамскшина» намерен в новом году увеличить свою долю на российском рынке с 29 до 35%. Для этого ему необходимо выпустить 9,8 млн. шин. Прирост будет осуществлен в секторе радиальных шин, в том числе для легковых автомобилей – с 5 до 7млн. штук в год. Здесь для этого вводятся новые мощности на сумму 150 млн. долларов.

«ХОНДА» – ПЕРВАЯ В КИТАЕ



Японская фирма стала первым иностранным производителем автомобилей, получившим полный контроль над совместным предприятием. Правительство КНР разрешило ей приобрести 65% акций, тогда как китайские партнеры «Гуаньчжоу Ауто Корпорейшн» и «Донгфенг Мотор Корпорейшн» владеют лишь 25 и 10% соответственно. СП собирается выпускать автомобили для экспорта в страны Азии и Европы.

Хуже обстоят дела с другим китайским производителем – «Бриллианс Чайна Отомотив». Собрание акционеров сместило с поста бывшего руководителя Ян Ронга, обвиняемого в хозяйственных преступлениях и сбежавшего, по слухам, в США. Дальнейшая судьба предприятия будет зависеть от планируемого образования СП с БМВ по выпуску автомобилей 3-й и 5-й серий.

ИМИДЖ – ВСЕ!

Опрос водителей Германии показал, что на результаты продаж автомобилей значительно влияет имидж марки. Испортить репутацию довольно легко, но очень трудно бывает ее восстановить. Тяжело пострадал от потери имиджа «Опель». Пока еще не выручает даже бесспорно удачная новая «Вектра». Маркетологи разработали количественную оценку субъективной категории и посчитали: имидж «Опеля» упал на 34%, «Форда» – на 18%, «Фольксвагена» – на 10%, а ФИАТа и... «Мерседес-Бенца» – на 8%. Правда, найти марку, имидж которой вырос в глазах потребителей, не удалось. Наиболее удачливыми оказались БМВ (-3%) и «Ауди» (-2%).

НАКРУЧЕННАЯ «КОРСА»



На автосалоне в Эссене прошла мировая премьера автомобиля «Опель-Корса ОРС». Эти три буквы, означающие Opel Performance Center, присваивают самым мощным эксклюзивным версиям. Под капотом малышки стоит турбодвигатель мощностью 129 кВт/175 л. с., способный разогнать ее до «сотни» за 7,9 с и продолжить ускорение вплоть до 225 км/ч. Разумеется, пришлось изменить настройки шасси и понизить дорожный просвет на 25 мм. А еще новинку выдают ярко-синие спортивные сиденья.

ГИБДД планирует создать подразделение «Народный мститель» для борьбы с нарушителями правил движения в милицейской форме. Каждый гражданин сможет «куда надо» сообщить о неправильных действиях водителей машин с синими номерам.

Капля с кленовым листом и три буквы – ЭКО. Так будет выглядеть знак, который появится скоро на столичных АЗС. Но далеко не на всех, а только на тех, где в течение года не было никаких претензий к качеству бензина и где строго выполнялись экологические нормы. Теперь у водителей будет выбор. Решение о присвоении знака принимает специальная комиссия департамента природопользования и окружающей среды.



ЕЩЕ ОДИН ВЫСТРЕЛ ТТ. **В продажу поступает обновленное купе ТТ - хорошая новость для поклонников «Ауди». Дело не ограничилось лишь «фетушью» бамперов и заднего спойлера, как это случается. Топ-версия машины оснащается более мощным шестицилиндровым мотором 3,2 л взамен 1,8-литровой «четверки». Теперь в распоряжении водителя на 18 кВт/26 л. с. больше - солидная прибавка. Но все же главное новшество ТТ - шестиступенчатая автоматическая трансмиссия Direct Shift Gearbox с двойным сцеплением. Эта конструкция заимствована из автоспорта и впервые была опробована «Ауди» на модели «Спорт Кваттро S1» еще в 1985 году. Трансмиссия DSG ощутимо улучшает динамику ТТ, поскольку ее конструкция позволяет максимально снизить потери времени при переключении.**

ДАВЛЕНИЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

Определить давление с точностью не хуже 0,1 бар и при этом почти не стравить воздух из шины поможет цифровой манометр «Эйрмэн» (AirMan) датской фирмы «Эктив Тулс». Его шкала точнее, чем у штатных манометров (шаг индикации – 0,05 бар), а максимальное измеряемое давление –



выше (до 7 бар). Малый вес (менее 50 г) и компактность прибора позволят носить его даже в кармане. Минус один – цена: около 450 рублей, в несколько раз дороже, чем у стрелочных.

Совсем скоро концептуальный «Форд-Фокус С-Макс» станет серийным.

КТО НА НОВЕНЬКОГО?

ГОД БУДЕТ УРОЖАЙНЫМ

/ПРЕМЬЕРЫ

ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ, СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

РИСУНКИ / КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

Журналисты едва успели отписаться по премьерам прошедшего 2002-го. Первые покупатели только входят в двери шоу-румов, намереваясь повнимательней приглядеться к автомобилям, которые прежде могли увидеть лишь на выставочных стендах. А производители уже вовсю готовят машины, чей дебют – в 2003-м. Заглянем в ближайшее будущее…

«Форд». Семейство «фокусов» скоро прирастет мини-вэном. Концепт-кар «Фокус С-Макс», который в Париже смогли увидеть лишь журналисты, не что иное, как прототип вместительного семейного автомобиля. Без такого гамма моделей нынче выглядит неполной.

«УзДэу». Увы, в связи с финансовыми неурядицами корейской компании о «Нексии II» из Узбекистана придется забыть. В 2003-м этот завод все же обещает рестайлинг популярной в России машины, а также более мощный и современный 16-клапанный мотор.

«Пежо». Показанный в сентябре в Париже концепт-кар «Сезам», очевидно, уже в этом году предстанет в виде серийного «Пежо-107». Выставочный прототип длиной 3,7 м – самый попу-



Концепт «Сезам» уже в этом году станет серийным «Пежо-107».

лярный в Европе класс В – показали с 1,6-литровым двигателем (80 кВт/110 л. с.). Таким, по-видимому, оснастят топ-версию «107-го». Интересно, будут ли на серийной машине такие же, как на концепте, сдвижные двери?

На салоне во Франкфурте французы покажут «Пежо-407». Седан получит «макияж», столь понравившийся покупателям моделей 206 и 307. Скорее всего, в Германии выставят лишь прототип, а продажи преемника «Пежо-406» начнут только в 2004 году.



Примерно так будет выглядеть «Рено-Твинго» следующего поколения.

«Ситроен». Развивая успех последних новинок, фирма готовит модель С2, по сути – трехдверную версию хэтчбека С3. Она заменит ставший уже ветераном «Ситроен-Саксо».

Не исключено, что фирма решится и на более сенсационные новинки, например, спорт-купе (см. рубрику «Концепт-кар») или вседорожник класса SUV. Ведь полноприводные универсальные машины нынче в большой моде, а первый шаг в новый класс французы сделали, построив концепт «Ситроен-Кроссер» (см. ЗР, 2002, № 4).

«Фольксваген» уже в начале года в Детройте покажет «Нью Битл Кабрио». Машину будут оснащать моторами мощностью 75–115 л. с. Базовая цена в Европе – примерно 21 тысяча евро.

Дебют «Гольфа» пятого поколения ожидают осенью во Франкфурте. Автомобиль будет похож на... «Гольф» предыдущего поколения и, немного, на «Пассат». Увы, с ним сходны все последние модели фирмы. Автомобиль получит широчайшую гамму моторов – от 75- до 240-сильного. А первенцем семейства станет семиместный минивэн «Туран» (см. ЗР, 2002, № 11). Машину представят в Женеве, а уже в мае она поступит в продажу.

«Ауди» обновит модель А3. Внешне она изменится не сильно, однако станет более спортивной, поджарой, мускулистой. Машину оснастят двигателями мощностью 73,5 кВт/100 л. с. – 176 кВт/240 л. с. Позднее появится версия RS3, под капотом которой разместят 350 (!) «лошадей».

В сентябре во Франкфурте покажут обновленный «Ауди-А6». Кузов сохранит фирменную стилистику, гамму двигателей пополнят 2-литровым дизелем «коммон рейл» с турбонаддувом мощностью 136 л. с.

«Рено». Значительная часть обширной гаммы обновлена. На очереди симпатичный, но уже 10-летний «Твинго». Рестайлинг 1998-го лишь немного освежил маленького ветерана. Скорее всего, кузов оформят в современном фирменном стиле, отточенном на последних новинках – моделях «Меган II» и «Эспас». Правда, «новая грань» от «Рено» нравится не всем. Так, британцы посчитали «Вель Сатис» «излишне радикальным». Но требования к компактным машинам иные: заметная внешность – половина успеха.

Новый «Рено-Сценик» – премьера ожидаемая. Компактный мини-вэн, разумеется, будет похож на представленный осенью «Меган II». Гамму моторов обещают пополнить 140-сильным дизелем.

«Шкода». Почти год назад в Женеве показали элегантное, богато отделанное купе «Тудор», построенное на базе модели «Суперб». С точки зрения техники ничто не мешает превратить прототип в серийный автомобиль. Дело за маркетологами.

Следующим логичным шагом был бы... правильно, открытый автомобиль. Кстати, именно весной в Женеве выбирают лучший кабриолет года. Может быть, «Шкода» поборется за престижный приз?

Рестайлинг несильно изменил популярную в Европе, особенно восточной, «Октавию». Наверняка конструкторы и дизайнеры уже работают над автомобилем следующего поколения. Поспеет ли новинка в этом году, пока неясно.

Двухдверная «Шкода» – почему бы нет?



Вскоре покупатели получат обновленный «Ауди-А3».

Новый «Сузуки-Свифт», видимо, будет похож на «Концепт-S».

«Сузуки». Показанный осенью в Париже «Концепт-S» – вполне земной автомобиль с 16-клапанным двигателем объемом 1,6 л, знакомым по «Сузуки-Балено». Значит, прототип длиной 3650 мм довольно скоро может превратиться в новый «Свифт». Тем более, что машине предыдущего поколения явно пора на пенсию.

«Опель» порадует новой «Астрой», которая в соответствии с нынешней стилистикой «всея «Джи-Эм» будет выглядеть несколько более «рубленой». Автомобиль оснастят моторами от 55 кВт/75 л. с. до 141 кВт/192 л. с.

«Лянча». Поскольку «Дженерал моторс» пока до конца не оформил свои отношения с ФИАТом, судьба фирмы, принадлежащей итальянскому концерну, под вопросом. Тем не менее, в нынешнем году поклонников марки порадуют обновленной «Лянча-Y». Стилистику кузова – перепев дизайна лучших моделей фирмы 40–50-х – машина, разумеется, унаследует от седана «Тезис» и мини-вэна «Федра». Поговаривают, что, помимо трехдверного хэтчбека, со временем появятся пятидверный и кабриолет.



Самая маленькая «Лянча» унаследует стиль старших сестер.

«Вольво». В шведском модельном ряду несколько устарелыми выглядят седан и универсал S40. Однако если фирма и готовит обновы, то хорошо их скрывает.

В доказательство, что у шведов появится новинка, – косвенная улика по



Не исключено, что черты симпатичного «Вольво-SCC» воплотятся в серийном автомобиле.

имени «Вольво-SCC». Этот концепт, внешне напоминающий знаменитый «Вольво-P1800» 60-х – начала 70-х, в 2001-м путешествовал по автосалонам вместе с прототипами ACC и PCC. Первый превратился в «Вольво-XC90», второй – в 300-сильный седан S60R. Может быть, концептуальный SCC – прообраз купе, которое сменит нынешний «Вольво-C70»?



У кабриолета «Мини» наверняка появятся поклонники.

«Мини». Кабриолет на платформе компактного симпатичного «британца» – премьера ожидаемая. В Европе «Мини» приняли на ура, а открытые машины нынче модны. Очевидно, британский кабриолет покажут в Женеве.

КИА. Здесь готовят солидный седан, который заменит нынешний «Энтерпрайз». Новинку (пока у нее кодовое обозначение GH) будут поставлять на зарубежные, в том числе европейские рынки. Седан классической компоновки оснастят мотором V6 объемом 3,5 л мощностью 176 кВт/240 л. с.

БМВ. Вскоре фирма откроет завод в Лейпциге для производства совершенно новой машины. Поговаривают, что предприятие строят с прицелом на маленький БМВ – машину 1-й серии.



БМВ серии 1 уже проходит доводочные испытания.

Внешность «копейки» наверняка будет нести отпечаток концептуального БМВ-CS1, показанного на последнем автосалоне в Женеве. По законам жанра компактная машина обязана предстать в образе хэтчбека. Помимо него, БМВ подготовит универсал, купе и родстер, причем два последних, вероятно, причислят ко 2-й серии. Базовым будет 1,6-литровый 90-сильный двигатель, а водитель 2-литровой топ-версии «М» получит в распоряжение 225 «лошадей».



Мини-вэн от БМВ – в первом приближении.

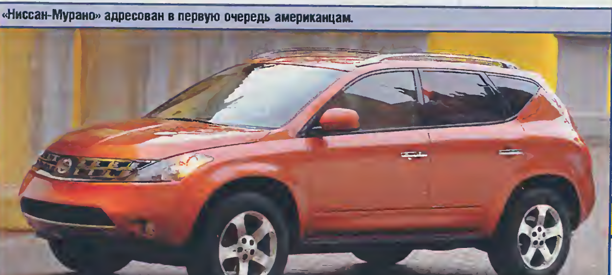
Если информации о «копейке» БМВ немного, то подробностей о компактном полноприводнике X3, стоящем на ступеньку ниже вседорожника X5, больше. Ведь до премьеры во Франкфурте остается чуть больше полугода. Вероятно, машина будет построена на базе 3-й серии и позаимствует у нее полноприводную трансмиссию. Некоторые узлы и электроника перекочуют в X3 с «пятерки» и даже «семерки». Несмотря на скромные габариты, машину уже в базе оснастят шестицилиндровым 3-литровым бензиновым двигателем мощностью 170 кВт/231 л. с., а также четырехцилиндровым 150-сильным турбодизелем.

БМВ – одна из немногих фирм, в чьем модельном ряду до сих пор нет однообъемника. Этот сектор рынка так стремительно развивается, что баварцы просто не могут оставить его без внимания. По слухам, в конструкторских бюро уже «зреет» мини-вэн, но о премьере говорить пока рано.

«Ниссан». Растущая популярность вседорожников в США заставляет производителей уделять особое внимание классу SUV. «Ниссан» делает ставку на пятиместный «Мурано»: его ниша – между «Пасфайндером» и «Х-Терра». Дизайнеры фирмы, видимо, не без поддержки коллег из «Рено», уверовали в собственные силы – каждая их новая работа становится все смелее. Силуэт «Мурано» – наглядное тому подтверждение. Облик машины и вправду навевает ассоциации со знаменитыми скульптурами стеклодувов района Мурано, что расположен на одном из венецианских островов...

Автомобиль длиной 4765 мм оборудуют 3,6-литровой «шестеркой» мощностью под 250 л. с., независимыми подвесками и вариатором с семью электронными «передачами» в базовой комплектации.

«Ниссан-Мурано» адресован в первую очередь американцам.




Первый плод союза БМВ и «Роллс-Ройса» пока зовут прозаично – RR 01.

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ СЕМЕРКА

В конце 2002-го «Автомобиль года» выбирали 58 журналистов из 22 стран. Каждый из членов жюри был волен распределить 25 баллов в соответствии со своими симпатиями, опираясь на объективные данные. Оценивали безопасность, экономичность, комфорт, экологические показатели, дизайн, а также соотношение цены и потребительских качеств.

Среди семерых вышедших в финал – два «японца»: «Мазда-6» и «Хонда-Джаз»; немецкий автопром представляли «Мерседес» Е-класса, «Опель-Вектра» и «Форд-Фиеста», а цвета французского флага защищали «Рено-Меган» и «Ситроен-С3».

Европейским автомобилем 2003 года стал «Рено-Меган» (ЗР, 2002, № 9, 2003, № 1), набравший 322 балла из 1450 возможных. Лишь 20 баллов уступила «Мегану» «Мазда-6», а «бронза» досталась «Ситроену-С3». Далее разместились «Хонда», «Форд», «Опель» и, наконец, «Мерседес».

«Рено» выигрывает титул уже в пятый раз. В 1966, 1982, 1991 и 1997 гг. лучшими в конкурсе становились модели 16, 19, «Клио» и «Сценик». Наши поздравления победителю! А в утешение остальным напомним олимпийское правило: главное – не победа, а участие.

«Роллс Ройс». На суд покупателей выходит первая модель, в проектировании и производстве которой непосредственно участвует БМВ. Идут последние приготовления к дебюту «Роллс-Ройса», известного пока лишь под «псевдонимом» RR 01.

Ответ БМВ «Мерседесу» на «Майбах» обещает быть достойным: цена – около 220 тысяч долларов, 12 цилиндров и около семи литров рабочего объема двигателя, все мыслимые опции, две с лишним тонны веса... Всю эту роскошь удастся заполучить в свои гаражи лишь тысяче счастливчиков в год. На «Роллс» уже записываются в очередь.

«Мицубиси». Традиционно в марафоне «Париж – Дакар» сильны позиции «Мицубиси», цвета которой защищает вседорожник «Паджеро». На осеннем автосалоне в Париже внимание публики приковывал новый раллийный «Паджеро Эволюшн», созданный на основе концепт-кара «Паджеро Эво».

В этом году машина примет участие в ралли «Париж – Дакар», а «по мотивам» новинки будет создана версия «гражданского» «Паджеро» для выпуска малым тиражом. Скорее всего, под капотом разместят 3,5-литровый мотор и шестиступенчатую полуавтоматическую коробку с последовательным включением передач.


«Мицубиси-Паджеро Эво» рассчитан на небольшие серии.

«Мерседес Бенц». В стане «Даймлер-Крайслера» полным ходом идет подготовка к производству «самого человечного» из легковых «мерседесов». Этого эпитета «Гранд Спорт Турер» (GST) удостоился, в частности, за раздельные сиденья, на которых с царским комфортом разместятся аж шестеро! Причем для удобства посадки кузов лишили центральной стойки. Солидный универсал с постоянным полным приводом оснастят 5,5-литровым восьмицилиндровым мотором мощностью 360 л. с. от придворной тюнинговой фирмы АМГ и пневматической подвеской «Эйрматик».

Выпуск GST развернут к началу 2004 года на заводе «Даймлер-Крайслер» в Алабаме, где сейчас собирают вседорожники М-класса. В оставшиеся месяцы туда инвестируют 600 млн. долл.

Наши. Громких революционных премьер ждать не приходится. Отечественные новинки гораздо скромнее зарубежных, но для большинства соотечественников – ближе «к телу».

ВАЗ. Наконец-то в продаже появятся «Жигули» с распределенным впрыском топлива. Правда, в 2003-м таких «пятерок», «семерок» и «четверок» выпустят всего 2–4 тысячи.

Переднеприводные ВАЗ-2114 и 2115 постепенно будут вытеснять с конвейера стандартные «самары», производство которых сохранят в Сызрани, а также начнут на других дочерних предприятиях.

Тольяттинский завод намерен выпустить 19,5 тысячи ВАЗ-2110Т – «десяток» с измененными капотом, решеткой радиатора, бамперами, фарами (см. ЗР, 2002, № 9).

Наконец, главная премьера: в продажу поступят вседорожники «Шевроле-Нива».

ГАЗ. Показанная летом на ММАСе «Волга» с измененными светотехникой, панелью приборов и, главное, бесшкворневой передней подвеской встанет на конвейер, видимо, в середине года. А «новый» ГАЗ-3111, судя по всему, так и останется эксклюзивным автомобилем, как некогда «Чайка». «Одиннадцатую» «Волгу» будут выпускать по заказам.

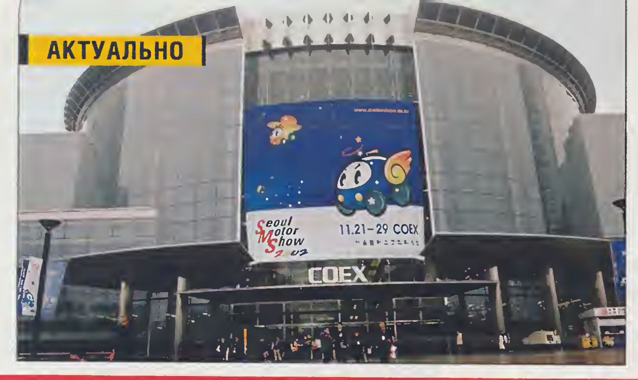

Обновленную «Волгу» ГАЗ-3110 планируют выпускать с нынешнего года.

Помимо обновленного ГАЗ-3110, в Нижнем обещают начать выпуск рестайлинговых «соболей» и «газелей».

ИЖ. В 2003-м в продажу поступят 10 тысяч универсалов ИЖ-21261. Из них примерно половина – полноприводные. Машины получат впрысковые моторы УЗАМ объемом 1,8 л мощностью 73 кВт/99 л. с. С таким же двигателем можно будет купить и хэтчбек ИЖ-2126.

УАЗ. Главная новость – начало продаж автомобилей с дизелями ЗМЗ-5143. Такие моторы будут ставить как на автомобили семейства 3151, так и на УАЗ-3160. К сожалению программа выпуска машин нового семейства на 2003-й невелика, а значит, ждать заметного снижения цены не приходится.

Наверное, мы переоценили возможности некоторых фирм, и часть ожидаемых премьер отодвинется. А иные компании, напротив, пока хорошо скрывают будущих дебютантов. Хотелось бы верить в последнее, ведь знать все заранее – слишком скучно. ЗР



ТЕКСТ, ФОТО / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Тех, кто бывал на других международных автосалонах, мотор-шоу в Сеуле, возможно, разочарует масштабами и набором представленных экспонатов. До Детройта, Франкфурта или Парижа в этом смысле столице южной Кореи еще ох как далеко! Да что там – наш Московский автосалон, особенно по нечетным годам (когда его международный статус признают западные производители), собирает куда больше участников, включая

СВОЯ ИГРА

/ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ



«СЕУЛ МОТОР ШОУ-2002»: ПРОГНОЗ НА ПОСЛЕЗАВТРА

Концепт-кар KCV-2 от КИА снаружи и внутри.

KCV-1: видеокамера заднего обзора.

KCV-1: то ли вседорожник, то ли лимузин.

«Джи-Эм-Дэу» предлагает «Калос» (по-гречески – «красивый»).

самых именитых, и занимает пять огромных павильонов на Красной Пресне и все площадки между ними. «Сеул Мотор Шоу» компактно разместилось в трех залах (не очень больших) выставочного комплекса СОЕХ, а участие в нем приняли 192 компании из 11 стран (в основном, естественно, азиатские). Причем собственно легковые автомобили (которые, согласитесь, привлекают большинство посетителей) занимали лишь один зал, где выставили свою продукцию пять корейских компаний. Еще один зал оккупировали производители компонентов, а в расположенном чуть в стороне «Атлантик-Холле» «правили бал» грузовики, автобусы и электромобили. Среди которых, между прочим, обнаружилась единственная здесь экспозиция крупного иностранного производителя – «Тойоты», где одиноко стоял мини-вэн «Эстима гибрид».

Несмотря на свою скромность, проводимое уже семь лет ежегодное «Мотор Шоу» в Сеуле признано международным, а в числе почти миллиона посетителей – не только корейцы, но также специалисты и журналисты со всего мира. Поначалу такое внимание даже удивляет.

КОНЦЕПТ-КАРЫ: «ДЕЖА ВЮ»

Практически все корейские автокомпании в этом году выставили по одному-два концепт-кара, и возле каждого все время бурлила любопытствующая толпа… корейцев. Каждый из них (безусловно интересный!) в Корее показывали впервые, хотя на других международных салонах уже «засвечивался». Так, крупнейшая из местных компаний «Хёндэ моторс» продемонстрировала восхищенной публике концепт машины представительского класса будущего – HCD-7 с оригинальной, автоматически подстраиваемой подвеской и гибридным двигателем (мы его уже видели на последнем Парижском салоне). Другой автогигант – КИА выставил два концепта: KCV-1 (некий гибрид большого представительского автомобиля, минивэна и вседорожника) и KCV-2 (спорт-купе, вседорожник и легкий грузовичок в одном футуристическом кузове). В обоих автомобилях применены но-



«Матиз II» – лидер продаж в классе А.


«Самсунг-SM3» давно ли был «Ниссаном-Алмера»...

вейшие материалы и технологии, салон легко трансформируется в самые немыслимые варианты, вместо зеркал заднего вида – видеокамеры, а ветровое стекло очищается потоком сжатого воздуха. Но… мы их тоже видели в Европе. А вот дождемся ли когда-нибудь серийного производства, неизвестно. То же самое можно сказать и о выставленном на стенде компании «Джи-Эм-Дэу» концепте мини-вэна FLEX…

Словом, красиво, празднично, но – вторично. Местные рассматривают концепты с восторгом, иностранцы – с интересом. Они-то приехали не за этим.

«КАРНАВАЛ» ТУТ ПРАВИТ БАЛ

Основную часть автомобильной композиции составили автомобили серийные, часть из которых в 2002 году подвергли рестайлингу, а также новые машины, которые только-только выходят на корейский и мировой рынки. Пусть среди них и не было премьер, разве в этом дело? Зато было множество обновленных вариантов автомобилей, которые уже хорошо знают во всех концах света.

«КИА моторс», кроме двух концепт-каров, выставил девять серийных моделей, среди которых обновленные «Рио» (знакомство с ним – в этом номере ЗР), «Шума», «Сефия», «Маджентис», «Каренс» и «Карнавал». Вседорожник «Соренто», уже завоевавший популярность не только в Корее, но и в США, быстро обновился – у него новый «разрез глаз», решетка радиатора, приборная панель, изменены настройки подвески и т. д. А глава концерна г-н Ким объявил на пресс-конференции, что с будущего года начинается производство новейших автомобилей класса «люкс» (который пока называется GH) и особо малого класса (предсерийные образцы уже показывали дилерам, но от журналистов пока почему-то скрывают). «Хёндэ» показывал тоже девять серийных автомобилей (в том числе обновленные «Акцент», «Соната» и «Купе») и несколько вариантов тюнинга популярных моделей. Буквально «восставшая из пепла» корпорация «Джи-Эм-Дэу» предлагает покупателям пять моделей, причем две из них прошли рестайлинг («Магнус» и «Матиз»), а три и вовсе новые: «Калос», «Рецво» и «Лацетти». Последняя – «внучка» известной у нас «Нубиры» (над ее образом, как и мини-вэном «Рецво», поработали итальянские дизайнеры – это видно даже из названий). Три года назад даже в Корее никто не знал автомобильной марки «Самсунг» – а поди же, в союзе с французской «Рено» удалось развернуть производство двух моделей – бизнес-класса SM5 и «гольф-класса» SM3. Благодаря неплохому дизайну (спасибо французам!), хорошему качеству (это уже корейцы постарались) и, главное, доступной цене (SM3, например, от 7 тыс. долл.) в этом году в Корее и других странах Азии будет продано 100 тысяч «самсунгов»!

Словом, трудолюбивые корейцы не только оправились после азиатского кризиса 1997 года, но и вырвались вперед: в 2002 году было произведено 3,1 млн. легковых автомобилей. Возможности внутреннего рынка не безграничны: в стране с населением 47 млн. человек на учете уже свыше 14 млн. легковушек, поэтому большая часть из произведенного, естественно, предназначена для экспорта. По увере-

нию главы Корейской ассоциации производителей автомобилей г-на Ким Ной Мунга, страна уже сегодня готова выйти на уровень 4,5 млн. единиц в год. В качестве самых перспективных рынков сбыта рассматриваются США (где уже сейчас продается 0,5 млн. «кореянок», а «Карнавал» стал самым продаваемым мини-вэном года!), Китай и Россия. На «закрытые» и «полузакрытые» рынки типа нашего корейцы проникают с помощью местных партнеров, которые организуют внутри страны сборку автомобилей. Так, на пяти заводах в разных концах мира (в том числе в России) в 2001 году из машинокомплектов собрано 125 тыс. автомобилей КИА.

Словом, корейские компании уже заняли свою нишу в мире и стараются ее расширить. Руководители объединенного концерна «Хёндэ-КИА», к примеру, не скрывают амбициозных планов: к 2010 году стать пятой в мире автомобилестроительной компанией (сейчас они на восьмом месте), захватив почти 9% рынка! Впрочем, учитывая природное трудолюбие и дисциплинированность корейцев – почему бы нет? Тем более, что качество их продукции все время улучшается, модели обновляются не реже чем раз в два года, а цены – извините, но никак не растут! Им бы у нас поучиться…



Единственный «иностранец» на шоу – «Тойота-Эстима».


FLEX – концепт-кар от «Джи-Эм-Дэу».

…Так что отсутствие иностранных производителей на выставке в Сеуле вполне объяснимо: корейцы давно и окончательно «победили» их на внутреннем рынке, хотя пошлины здесь минимальны. «Задавили» они конкурентов качеством и ценой – к примеру, средний автомобиль «гольф-класса» местного производства стоит здесь 7–10 тыс. долл. (с коробкой-«автоматом» и кожаным салоном). Поэтому в стране в прошлом году было продано 1,5 млн. корейских легковушек и… 12 тыс. импортных. Среди которых, правда, большинство – очень дорогие немецкие и американские лимузины. На них разъезжают «новые корейцы», среди которых немало приложивших руку к появлению во всем мире недорогих автомобилей made in Korea. Правда, теперь у массовой «мировой» машины все более «азиатское» лицо (сеульский автосалон еще раз подтвердил эту тенденцию) – так ведь и бóльшая часть населения мира живет в Азии… ЗР

Может быть, концепт HCD-7 сменит в модельном ряду «Хёндэ-XG».



/ТЕСТ

В ПОИСКАХ ЗОЛОТОЙ СЕРЕДИНЫ

ПОЛНОПРИВОДНЫЙ УНИВЕРСАЛ, ПАРКЕТНЫЙ ВСЕДОРОЖНИК ИЛИ НЕЧТО СРЕДНЕЕ?



ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ФОМИН
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

«АУДИ-А4 АВАН КВАТТРО»

Выпускается в Германии с 2001 года. Варианты кузова: седан, универсал, кабриолет. Передний или полный привод, механическая или автоматическая трансмиссия (вариатор). Комплектации для российского рынка – бензиновые двигатели (1,6, 1,8Т, 2,0, 2,4, 3,0 л) мощностью от 75 до 160 кВт, дизельные 1,9 и 2,5 л, 74–132 кВт. Цена – от $26 660 (универсал, передний привод). Цена в указанной комплектации – $33 570.

«СУБАРУ-ФОРЕСТЕР»

Выпускается в Японии с 2002 года. Полный привод с понижающей передачей для механической коробки передач или автоматическая трансмиссия. Комплектации для российского рынка – бензиновые двигатели 2,0 л и 2,0Т мощностью 92 или 130 кВт. Цена – от $27 380. Цена в указанной комплектации – $31 280.

«ХОНДА CR-V»

Выпускается в Японии с 2002 года. Полный привод с механической или автоматической коробкой передач. Комплектация для российского рынка – бензиновый двигатель 2,0 л мощностью 110 кВт. Цена – от $30 900. Цена в указанной комплектации – $32 400.

Расставим сразу точки над «i». Наша цель не сравнить три различных автомобиля «в лоб», а, сопоставив их сильные и слабые стороны, примерить на себе три концепции или их воплощения. Расплывчато? Да, как и наши с вами требования к машинам.

Если собрать все вместе, то получится скорее всепогодный универсал без особых внедорожных способностей – заядлых охотников и рыболовов просим не беспокоиться. А вот любителям зимнего отдыха вполне подойдет любая машина из нашей троицы – с полным приводом по зимним дорогам ездить намного проще. Свежий снег или обледеневший подъем – не препятствие для этих автомобилей, особенно если они обуты по сезону. А об особенностях управляемости мы еще поговорим подробнее.

ТЕХНИКА БЕЗОПАСНОСТИ

Полный привод – лишь формальный признак объединения. На деле конструкции трансмиссии у всех трех машин различны. «Ауди» предлагает свою традиционную схему с продольно расположенным двигателем и симметричным распределением крутящего момента, с межосевым дифференциалом повышенного трения типа «Торсен». Межколесные дифференциалы – свободные, а для повышения устойчивости машины служит отключаемая электронная система стабилизации, управляющая тягой двигателя и – индивидуально – торможением колес.

Схема «Субару» отличается не только более коротким и легким оппозитным мотором, способным сильно уменьшить момент инерции машины относительно вертикальной оси, но и конструкцией межосевого дифференциала – его блокирует вязкостная муфта. Системы стабилизации у «Форестера» нет, как и самоблокирующегося заднего дифференциала – он прилагается только к наддувному мотору. Зато у «Субару» с механической коробкой передач есть дополнительный редуктор с передаточным числом 1,45, заметно повышающий тяговые возможности.

«Хонда CR-V» – полноприводная лишь формально: в обычных условиях крутящий момент от расположенного спереди поперечно двигателя передается лишь на передние колеса. Задние подключаются с помощью гидромуфты только при пробуксовке передних. Такая схема наиболее выгодна с точки



зрения экономичности, хотя не вполне оптимальна для наилучшей управляемости и, тем более, проходимости.

ВЗГЛЯД СНИЗУ

Знакомство с машиной принято начинать с внешности, но в ее оценке высока доля субъективных ощущений. А вот если глянуть снизу, то эмоции уступают место более взвешенным оценкам. Да, благодаря «подвеске для плохих дорог» «Ауди-А4 Аван Кваттро» для России стал выше, чем его немецкие близнецы, но это вовсе не повод записывать его во вседорожники. Даже без нагрузки под защитой картера – 135 мм, а обилие пластмассовых деталей, улучшающих аэродинамику днища, убеждает, что задевать ими за что-нибудь тверже свежего снега не рекомендуется.

На днище «Субару-Форестер» трудно отыскать «лишние» детали, прицепленные ради аэродинамики, а ниже всего оказался кожух нейтрализатора – он в 190 мм над дорогой. Немного выше «штаны» выпускного коллектора, а вот поддон оппозитного двигателя поднят еще на 50 мм! Так что отсутствие защиты моторного отсека можно оправдать, хотя лишней она все равно не будет. Короткая база и небольшие свесы позволяют «Форестеру» двигаться и по умеренно пересеченной местности.

«Хонда CR-V» выглядит настоящим вседорожником: высоко поднятые пороги, короткие свесы, плоское днище. Но если присмотреться, то станет ясно, что его возможности вряд ли выше, чем у «Субару». Просвет – 200 мм под нейтрализатором и 205 под передним стабилизатором поперечной устойчивости. Защиты моторного отсека нет. Символически прикрытый трубой топливный бак – всего в 210 мм от земли. В общем, на пересеченной местности надо быть крайне осторожным, а вот для заснеженных дорог клиренса хватит с запасом.

Не забудем, что все перечисленные цифры даны для машин с одним водителем. А с полной нагрузкой…







ИДЕИ И САЛОНЫ

Скромность украшает? Нынче так едва ли думают даже наивные девушки. Что касается автомобилей, для них яркая внешность и мощная рекламная кампания значат гораздо больше, чем техническое совершенство или даже надежность. Ведь удобство и отделку салона легко оценивают даже не слишком искушенные пользователи. Удобно, просторно, рукам и глазам приятно и выглядит дороже, чем стоит, – вот нехитрая формула успеха. Если все это еще и разнообразно трансформируется, то лучшего и желать нельзя.

Внешность «Ауди-А4 Аван» заслуживает только похвал: стильный, современный «вагон» с немного консервативной и строгой внешностью смотрится, как дорогой престижный кос-

тюм: видна и марка, и фасон. Так же и внутри: строгий немецкий интерьер, великолепные сиденья и немного спортивного стиля в приборной доске и консоли. Дорогой пластик, крупные удобные клавиши и непременная красная подсветка не дают усомниться в выборе. К тому же по сравнению с тесным предшественником новый «Ауди-А4» просто огромен: сзади удобно пассажирам даже внушительной комплекции. Если, конечно, спереди не разместились еще более солидные водитель и пассажир – диапазон регулировок сидений рассчитан даже на двухметровых гигантов. А вот водителю ростом меньше 170 см придется придвигать кресло почти до упора.

«Субару-Форестер» второго поколения, как и первого, не блещет яркой





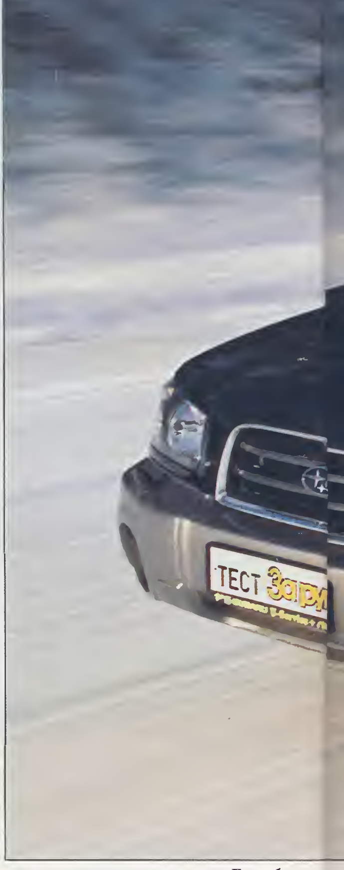
внешностью, но стал выглядеть поаккуратнее и чуть менее сурово. Образно выражаясь, собравшийся в город «лесник» слегка подстриг бороду и надел модную куртку взамен телогрейки. Впрочем, с художником его все равно не спутаешь. Просторный, воздушный интерьер; приятное впечатление от качества и тщательности изготовления, но после «Ауди» – простоват. Хотя претензий к эргономике нет – даже с огромным сдвижным люком в крыше над головой остается место, а общая вместимость салона достаточна для долгой поездки вчетвером с вещами. Кстати, в отличие от немецких автомобилестроителей, японцы не забывают, что, помимо акселератов за метр девяносто, еще встречаются дюймовочки ростом едва ли полтора метра. Оттого диапазон регулировок у «Субару» самый большой.

Новая «Хонда CR-V» по нынешним меркам – обладатель достаточно консервативной внешности, хотя на фоне остальных участников смотрится наиболее модно, даже легкомысленно. Однако главные достоинства у нее внутри. Плоский пол делает вполне реальной посадку на заднем сиденье втроем, тем более что здесь самый широкий салон, почти на 100 мм превосходящий «Ауди». Расположение селектора автоматической коробки на панели приборов позволило освободить проход между передними сиденьями. Так что любители активного отдыха могут облачиться в свою экипировку, не вылезая из машины, запросто пересев из-за руля на заднее сиденье. Попробуйте-ка проделать такое в «Ауди» или «Субару»... Салон «Хонды» не только просторен – он обладает многочисленными возможностями трансформации. Например, когда не хватает объема багажника, заднее сиденье можно не только сложить, но и подвинуть вперед на 170 мм, потеснив рослых пассажиров. А раскладной столик между передними сиденьями? Лучше – только столик для пикника, который в поездке служит полом багажника.

ФИГУРНОЕ КАТАНИЕ

«Полный привод – это абсолютный контроль на скользкой дороге» – фра-





за из рекламного проспекта. Если бы в жизни все было так просто... Полноприводный автомобиль действительно устойчивее в штатных режимах движения, но рассчитывать, что управлять им в скольжении так же несложно, как машиной с одной парой ведущих колес, немного легкомысленно. Проверить это мы и собираемся поочередно на каждом автомобиле.

«Ауди»: низкая посадка, быстрый руль, превосходная четкость переключения передач, отличные тяговые возможности новой версии 1,8-литрового мотора с турбонаддувом. Еще бы ход педали сцепления поменьше (бог с ним, с усилием!) и чуть «потяжелее» тормоза – было бы просто идеально. Впрочем, огрехи усилителя



тормозов превосходно корректирует АБС. Поедем быстрее: дороги полигона, как по заказу, покрыты свежевыпавшим снегом. Однако сразу ехать «на всю катушку» «Ауди» не согласен – «протестует» система стабилизации. Она подавляет любую попытку двигателя покрутить колеса вхолостую. Попробую войти в широкий поворот с перебором скорости и сымитировать действия неопытного водителя: «с испугу» наступлю что есть мочи на тормоз и выверну колеса в сторону поворота. Электроника эту ситуацию знает, по-видимому, хорошо: кряхтя тормозами, «Ауди» аккуратно вворачивается в «невозможный» радиус. С обычной АБС такой эксперимент лучше даже не ставить – велик шанс оказаться в кювете.





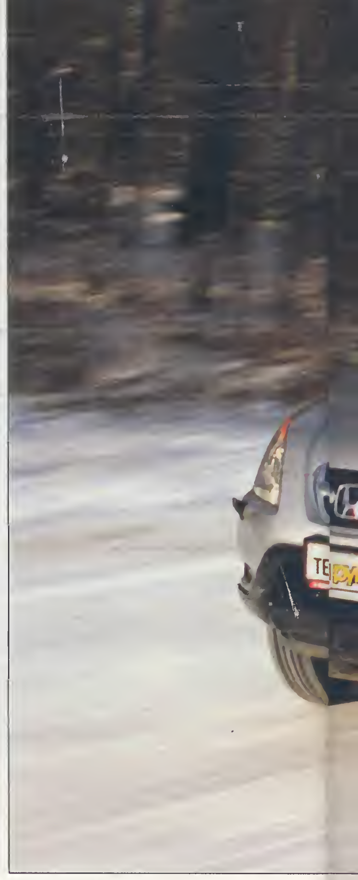


Теперь отключаем электронику и рулим сами... Оказывается, «Ауди» в считанные секунды способен превратиться из бюргерского транспорта в раллийный болид. Качнуть рулем, сбросить газ, добавить, поймать нужный угол скольжения – и тянуть, тянуть, тянуть до выхода из поворота, точными движениями руля поддерживая небольшой занос, а газом регулируя радиус. На словах все просто, но чтобы овладеть этими приемами в совершенстве, требуются долгие тренировки. Не буду лукавить, на бумаге у меня получается красивее. Вопросы все же остаются: держать нужный угол заноса, в общем-то, несложно, но вот подкорректировать его на дуге... Или на «Ауди» такое действие считают ошибкой пилотирования?

Попробуем проехать тот же путь за рулем «Субару». Да, двигатель здесь явно слабее и не так охотно реагирует на педаль газа, но управлять машиной все равно проще. Не сказать, чтобы совсем легко, но «Форестер» позволяет корректировать траекторию в гораздо больших пределах. Да и его мотора, если разобраться, более чем достаточно, чтобы срывать в пробуксовку на снегу все четыре колеса. Где секрет? Есть несколько вполне аргументированных версий, но ни одна не претендует на абсолютную истину. Давайте предположим, что раллийный опыт «Субару» позволяет ее инженерам добавить чуть-чуть от «Импрезы WRC» в каждый автомобиль. Или, для лириков, будем считать их чуть-чуть волшебниками.

Теперь на очереди «Хонда», обутая точно в такие же «Нокиан-Хаккапелиита-1», как и «Субару». Уже на первом круге становится понятно, что это не ее стихия. Дает себя знать задержка подключения заднего привода, незаметная в обычных режимах: из-за нее заставить CR-V писать точную дугу поворота в скольжении почти невозможно. Машина предпочитает двигаться строго по траектории передних колес. Что ж, это тоже принципы – строго, и никакого «баловства».







НА ВКУС И ЦВЕТ

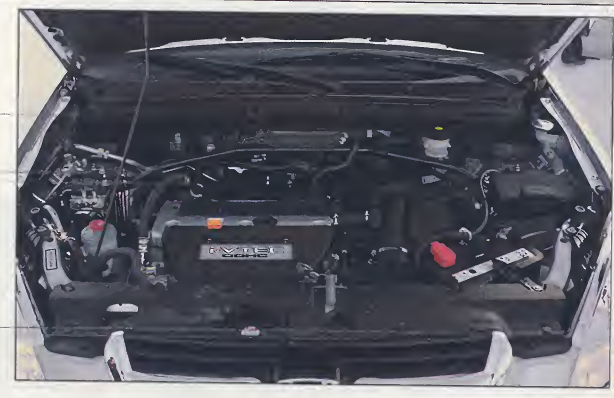
К чему все эти забавы со скольжениями, развлечения с заносами – ведь по части активной безопасности претензий нет даже к подчеркнуто спокойной «Хонде CR-V»? Дело не в этом: точное управление полноприводной машиной в подобных режимах – это, если угодно, высший пилотаж слаженной команды, создающей «водительское» лицо автомобиля. Малейшие нюансы здесь – отпечаток высочайшего профессионализма и творческой мысли. Скажем прямо, куда более значимые, чем соперничество в создании самой изощренной конструкции складного подстаканника. Спустимся, однако, на землю.

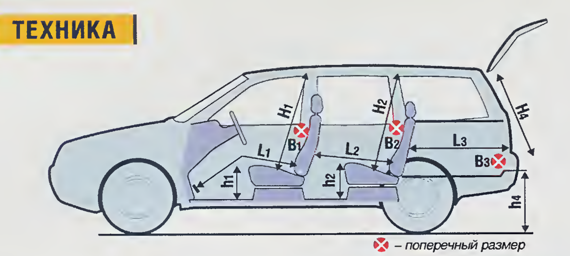
В активе «Ауди-А4 Аван Кваттро» – великолепный двигатель, отличная ко-

робка передач, комфортабельная подвеска и образцовое поведение на асфальте. Добротная отделка салона и удобство совершенно прямоугольного, без лишних «закоулков» багажника. И, конечно, система стабилизации. В пассиве – уязвимое «брюшко» и – все-таки не вполне отвечающее спортивным амбициям поведение на снегу.

«Субару-Форестер» порадовал внедорожными возможностями, управляемостью на скользком покрытии и более низкой, в сравнении с конкурентами, ценой. Но объективно безнаддувный «Форестер» на асфальте выглядит довольно скромно, а комфорт подвески оставляет желать лучшего.

Козыри «Хонды CR-V» – просторный трансформируемый салон, самый объемный багажник и то, что





можно коротко назвать «удобством пользования». Если хотите, это наиболее дружелюбный дизайн. Да, подвеска немного жестковата на хороших дорогах, но посмотрите, как она справляется с разбитым асфальтом…

И все же – речь не об автомобилях, а о идеях, в них заложенных. Естественно, спортивный универсал проиграет вседорожнику на грунтовке и выиграет на хорошем шоссе. В свою очередь, высокий автомобиль, с более вертикальной посадкой водителя и пассажиров окажется выгоднее по удобству и размерам салона. Значит, идеал где-то посередине?

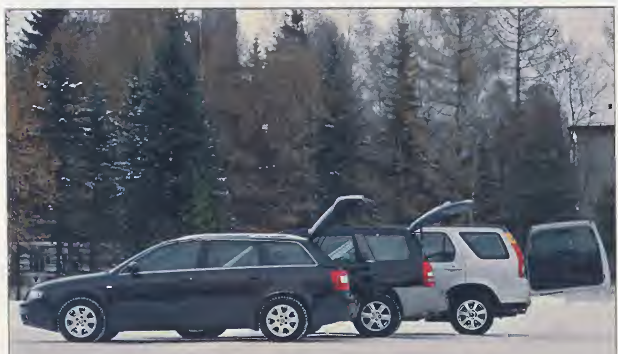
Возможно, но «Субару-Форестер» не лежит на прямой, соединяющей «Ауди» и «Хонду». «Субару» всегда строила оригинальные автомобили, следуя собственной идеологии, и «Форестер» – не исключение. У него немало достоинств, но они не всегда во вкусе большинства. А потому выбравшие в нашей троице «Субару-Форестер» вполне могут причислить себя к некоему тайному обществу. Поскольку они знают «что-то большее»… ЗР

РАЗМЕРЫ САЛОНА И БАГАЖНИКА

	Audi A4 Avant Quattro 1,8T	Subaru Forester 2,0	Honda CR-V
L_1	1000–1200	890–1155	905–1120
L_2	550–785	600–860	675–925
H_1	1000	1000	995
H_2	940	955	975
B_1	1385	1360	1460
B_2	1320	1350	1425
h_1	255–295	285–320	325–350
h_2	310	380	375
L_3	1025/1910	970/1960	910/1080/1430
B_3	1000	1250	1360
H_4	765	810	925
h_4	630	700	645

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	Audi	Subaru	Honda
АБС	•	•	•
Противобуксов. система	•	–	–
Система стабилизации	•	–	–
Боковые подушки безопасн.	•	•	•
Кондиционер	•	•	•
Климат-контроль	•	•	•
Регулир. рулевая колонка	•	•	•
Противотуманные фары	•	•	•
Аудиосистема	•	•	•
Полноразмерное зап. колесо	•	•	•



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

	Audi	Subaru	Honda
Весовые характеристики			
Снаряженная масса, кг	1577	1405	1555
Нагрузка на ось, кг:			
переднюю	858	791	846
заднюю	699	614	709

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	Audi	Subaru	Honda
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4545	4450	4575
ширина	1770	1735	1780
высота	1430	1585	1710
Радиус поворота, м	5,5	5,3	5,5
Снаряженная масса, кг	1515	1375	1520
Полная масса, кг	1980	1890	1900
Максимальная скорость, км/ч	223	180	177
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,9	11,4	10,0
Топливо	АИ–95	АИ–95	АИ–95
запас топлива, л	66	60	58
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):			
загородный цикл	7,2	6,7	7.7
городской цикл	12,5	11,6	11,7
Кузов	универсал		
Количество дверей	5		
Число мест	5		
Двигатель	с турбонаддувом		бензиновый
Расположение, число цилиндров	Р4	Оп4	Р4
Число клапанов	20	16	16
Рабочий объем, см³	1781	1994	1998
Степень сжатия	9,3	10.00	9.8
Мощность, кВт/л. с.	120/163	92/125	110/150
при об/мин	5700	5600	6500
Крутящий момент, Н·м	225	184	192
при об/мин	1950–4700	3600	4000
Трансмиссия			
Привод	на все колеса		
Коробка передач	5М	5М**	5М
Передаточные числа			
I	3,78	3,45	3,53
II	2,18	2,06	1,77
III	1,43	1,45	1.21
IV	1,09	1,09	0.92
V	0,84	0,87	0,71
VI	–	–	–
з. х.	3,44	3,33	3,58
Главная передача	3.89	4,44	5,06
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	независимая многорычажная «Мак-Ферсон»		
сзади	независимая, многорычажная		
Усилитель рул. управления	гидравлический		
Размер стандартных шин	195/65R15	205/70R15	205/65R16
Тормоза:			
передние	дисковые, вентилируемые		
задние	дисковые	барабанные	дисковые

*Данные для машины с механической коробкой передач.

** Делитель 1:1.45.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ: «АУДИ-А4 АВАН КВАТТРО 1,8Т» – ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО «АУДИ» В РОССИИ; «СУБАРУ-ФОРЕСТЕР» – «У-СЕРВИС+»; «ХОНДА CR-V» – ЗАО «АОЯМА МОТОРС». ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

ИНОМАРКА ИЗ ТОЛЬЯТТИ



ЧЕГО В НЕЙ БОЛЬШЕ – «ШЕВРОЛЕ» ИЛИ «НИВЫ»?

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Неужели свершилось? Совместными усилиями отечественного автогиганта и зарубежного инвестора – также автогиганта, но мирового масштаба на российском рынке появилась новая машина. Не совсем наша – и совсем не импортная. Не совсем «Шевроле» – и совсем не «Нива» в привычном нам облике.

Что представляет собой продукт совместного производства «Шевроле-Нива» (а именно так следует его называть), мы вместе с вами еще будем изучать подробно – вот-вот редакция купит автомобиль для близкого знакомства. А пока остановим взгляд на том, что каждый может увидеть, придя в автосалон, и заглянем за кулисы – попробуем узнать о том, что покупатель не увидит.

«ДВАДЦАТЬ ТРЕТИЙ» ПРОЕКТ

Это словосочетание часто использовали отцы автомобиля – инженеры ВАЗа, говоря о своем детище: что было, что будет. Правда, теперь о перспективах рассказывают уже представители СП «GM-АвтоВАЗ». При этом они предпочитают сравнивать «Шевроле-Ниву» не с «двадцать третьей», что была выпущена ограниченной партией в ОПП, а с товарной «214-й». Но нам будет полезно оглядываться на экспериментальную машину, чтобы видеть, какими темпами совершенствуется модель. А то, что она и сегодня закончена не до конца, новые хозяева проекта не скрывают.

По сравнению с машиной, эксплуатирующейся в редакции, изменений в серийном варианте немало. Уже при первом троганье с места человек, вдоволь поездивший на «нивах», испытывает удивление, граничащее со смятением: где привычный рывочек в трансмиссии? Неужели на ВАЗе сделали детали, из которых смогли собрать «нивовскую» трансмиссию без люфтов?

Беглому взгляду не удается зацепиться за огрехи сборки – видно, что автомобиль вылизали. Есть, конечно, претензии к пресловутым плохо закрывающимся дверям. Но сделаем скидку на то, что машина просто не прошла предпродажную подготовку.

Некоторые изменения еще предстоит внедрить. Скажем, весьма кстати придется замена ремня генератора на поликлиновой с переносом агрегата на левую сторону двигателя. Но общее впечатление о машине уже сформировалось.

Как продукт, готовый к продаже, автомобиль состоялся. Как транспорт-



ное средство, способное служить долго, не принося хлопот владельцу, возможно, тоже – время покажет. Главное – сотрудничество АвтоВАЗа с мировым автопромом началось, и процесс этот, надеемся, уже не остановить.

Сегодня «Шевроле-Ниву» предлагают покупателям в двух вариантах комплектации – попроще L и с «наворотами» GLS. Обе с гидроусилителем рулевого управления «Цанрадфабрик», импортными вакуумным усилителем и главным тормозным цилиндром. Вариант GLS к тому же оснащен легкосплавными колесами, противотуманными фарами, атермальными стеклами, электроприводом стекол. К сентябрю 2003 года обещают «экспортное исполнение» (такие машины будут продаваться и в России) – с двигателем «Опель», трансмиссией от «Сузуки-Витара», подушками безопасности, АБС и кондиционером, который, кстати, принципиально не хотят ставить на машину с вазовским мотором.

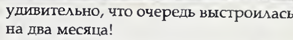
А дальше? Наверняка, покупателям будет что ждать и через год, и через два, но говорить о столь далеких для молодого совместного предприятия перспективах пока рановато – всему свое время.



Регулировка наружных зеркал пока ручная.

ДЕФИЦИТ ДАЮТ

Кажется, только вчера дилеры ВАЗа предлагали прототип сегодняшней машины за огромную для отечественного изделия и к тому же сильно «плавающую» сумму – от $11 до 14 тысяч. Покупали? Еще как! И вот спустя всего год-полтора другие дилеры предлагают внешне похожую, но уже доведенную, куда лучше собранную машину, несущую на решетке радиатора эмблему «Шевроле», за $8000 или 9300, в зависимости от комплектации. Не-



удивительно, что очередь выстроилась на два месяца!

Видимо, ажиотаж сохранится примерно до марта, а затем спадет, точнее – его ликвидируют. К этому времени новое производство, принадлежащее совместному предприятию (СП), обзаведется собственными окрасочными линиями и сможет, в том числе благодаря им, заметно увеличить объем производства. Если за два месяца прошедшего года с конвейера сошло чуть более 450 машин, то в 2003 году их уже планируют выпустить около 35 тысяч.

Второй рубежный срок – сентябрь, когда, как мы уже сказали, обещают «экспортное исполнение». А кроме того, существующие варианты комплектации, скорее всего, дополнят такими опциями, как АБС, подушки безопасности, электропривод наружных зеркал и еще что-нибудь в этом роде.

Но пока потенциальных покупателей больше всего волнуют не подушки. За полтора года, что колесит по дорогам страны наша экспериментальная «двадцать третья», пожалуй, не было прохожего (или чаще – проезжего), кто не поинтересовался бы в числе прочего качеством. Будет ли «Шевроле-Нива» «как иномарка»?



НА СТРАЖЕ РЕПУТАЦИИ

Для завода каждый экземпляр машины рождается из множества деталей, а те, в свою очередь, из заготовок и так далее. А для покупателя – будущего владельца?

За машиной мы приходим не на завод, а к дилеру. Потом к нему же обращаемся за технической поддержкой,





Название «Нива» – только сзади...



Эмблема «Шевроле» даже на колесах.

просим устранить по гарантии неполадки, иногда даже пытаемся с его помощью продать старую машину. Выходит, именно от дилера во многом зависит отношение автомобильного сообщества к творению той или иной фирмы (жаль, что наши заводы этого не понимают). Быстрая и квалифицированная помощь помогает сформировать у владельца ощущение, что его автомобиль надежнее, чем у соседа, а небольшие проблемы (у кого их нет) хлопот не доставляют. К чему мы клоним?

Специалисты СП понимают, что хороший дилерский центр дорогого стоит, поэтому самое серьезное внимание уделили созданию сбытовой сети. Требований много: иметь свой сервисный центр, квалифицированных специалистов, прошедших специальное обучение, хорошую репутацию – тогда кандидатуру рассмотрят. Но даже при соблюдении этих условий продавать машины разрешат только после того, как салон будет оформлен в фирменном стиле; при этом четко оговорены размеры и места расположения логотипов, освещение, а пол должен быть выстлан плиткой предписанного сорта и цвета. Есть стандарты на качество обслуживания клиентов, но с ними предстоит познакомиться позже. Условия отбора весьма суровы: поэтому из множества желающих продавать «Шевроле-Ниву» к моменту подготовки материала этим правом были наделены всего 18 дилеров в России и только два (!) в Москве. Такой подход внушает уверенность, что будущих владельцев машин не оставят наедине с их проблемами, какими бы мелкими они на первый взгляд ни казались.

РАЗМЫШЛЕНИЯ У ПАРАДНОГО ПОДЪЕЗДА

Разобраться (хотя бы для себя) в перспективах интересного проекта и понять, чем все-таки будет гарантироваться высокое качество, автору помог вопрос, заданный представителю СП. Звучал он примерно так: «Есть города в России, где нет и, наверное, в ближайшее время не будет дилеров. Может ли человек «как-нибудь» (подразумевалось – через дилеров ВАЗа, GM или иными обходными путями) купить машину в своем городе?» Ответ последовал деликатный, осторожный, но… мы уяснили – НЕТ. Можно ли на основании этого ответа делать выводы? Попробуем.



Вакуумный усилитель, главный тормозной цилиндр и ГУР – импортные.



Пепельница с прикуривателем расположены не лучшим образом – пользоваться ими немного мешает рычаг коробки.

В СП «GM-АвтоВАЗ» люди собрались достаточно опытные и, по-видимому, к неожиданностям готовы. Как ни старается ВАЗ поставлять на сборку «Шевроле-Нивы» «идеальные» комплектующие (а он и вправду старается), нельзя исключать возможность сбоя. А коли так, последним оплотом борьбы за репутацию автомобиля станет дилер. Случись что, именно он призван решить возникшую проблему так, чтобы клиент остался доволен. Вот почему столь тщательно подходят к отбору кандидатов. Заметьте, речь идет о выборе именно дилеров, а не просто продавцов.

Первое знакомство с товарными машинами дает надежду на лучшее: может, выйдет и не совсем «Шевроле», но уж точно не «Нива». Наивно ожидать, что автомобиль будет заметно дешеветь. Полагаем, нет пока и серьезных поводов для подорожания. Но, подпитывая в себе желание купить эту машину, лучше забыть о дешевом и «ненавязчивом» сервисе, где делают за копейки, но переделывают по три раза. За нормо-часы придется ПЛАТИТЬ, но и рассчитывать можно на многое. Ведь на карте репутация уже не ВАЗа – эмблему на радиаторе видели? **ЗР**

Большой пластиковый кожух словно напоминает: в моторный отсек дилетантам лазить не стоит.



ПОВИНУЯСЬ ТЕОРИИ ОТБОРА /ТЕСТ

EVOLUTION VII LANCER

СПОРТСМЕН ОТ «МИЦУБИСИ»





ТЕКСТ / ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Не знаю как вы, а я никогда не был одержим биологией. Но всякий раз, когда речь заходит об автомобилях спортивной линии «Мицубиси-Лансер», именуемой «Эволюшн» (Evolution), на ум приходит Жан-Батист Ламарк – отец первой эволюционной концепции живой природы. Понимаю, что ученый-естествоиспытатель никакого отношения ни к «Мицубиси», ни к автомобилям вообще не имеет, но ничего не могу с собой поделать.

Самое же интересное, что, сев за руль «Эволюшн VII» последнего поколения спортивных «лансеров», я оказался во власти ламарковской теории, согласно которой виды непрерывно изменяются под влиянием внешней среды. Организм стал отчетливо ощущать воздействие этого автомобиля: руки сами легли на руль в положение «без четверти три», не защелкнув четырехточечный ремень было как-то неловко трогаться, а звук заработавшего двигателя вызвал непреодолимое желание сорваться с места. Моя эволюция в направлении спорта началась!

ВЛИЯНИЕ ВНЕШНИХ ФАКТОРОВ

Хочешь не хочешь, а при одном взгляде на эту машину, созданную на базе модели японского рынка «Лансер Седиа», заряжаешься спортивной энергией и азартом. В тебя вселяется бес-искуситель – подбивает вырваться из потока, «веером» пройти поворот или обойти «шестисотый». Тем более, что в нашем распоряжении оказалась не просто базовая версия, а тюнинговая, прошедшая на фирме «Спортмобиль» первый этап доработок, называемый «белым». В результате «Эволюшн» приобрел металлокерамическое сцепление, модифицированные системы впуска и выпуска, дополнительный топливный бак и контроль за охлаждением турбины.

На внешние эффекты российские тюнингисты обращают гораздо меньше внимания. Впечатляющий спойлер на крышке багажника у «Эво VII» в «базе». И это не имитация спортивности, а функциональная деталь – для того, чтобы автомобиль прижимало к земле на высоких скоростях.

Дополнительные вентиляционные решетки на капоте – словно ноздри дракона. Когда капли дождя попадают на разгоряченный мотор, из них вырывается пар. Для полного сходства с чудищем не хватает только языков пламени… но здесь это была бы уже нештатная ситуация. Сказочный змей двухъярусной «пастью» жадно хватает воздух, который так нужен для охлаждения двигателя.



На циферблате тахометра – индикатор режимов полноприводной трансмиссии: «бетонное покрытие», «гравий», «снег». Большая кнопка с маркировкой ACD (Active Center Differential – активный центральный дифференциал) слева от приборного щитка позволяет менять алгоритм работы трансмиссии в зависимости от условий. А на месте магнитолы – турбо-таймер.



ОНТОГЕНЕЗ*

Спортивностью пронизана каждая деталь салона, хотя сам по себе он немногим отличается от рядового «Лансера». Никаких дуг и каркасов безопасности – это для настоящих гонщиков, для соревнований. Тогда как «Лансер Эво VII» – спортивная модель: она позволяет ездить быстро, очень быстро, но при этом не терять потребительских качеств легкового автомобиля, то есть возить некий груз в багажнике, а в салоне – трех-четырех пассажиров, помимо водителя.

В стандартной комплектации здесь спортивные сиденья «Рекаро» с рельефной боковой поддержкой. Из-за нее посадка и высадка водителя и его соседа несколько осложнены: приходится переваливаться через боковой выступ подушки. А сидеть можно только прямо: никаких поворотов и полуповоротов такие кресла не допускают. Зато даже на самом крутом вираже вас не выкинет из рекаровской «чашки». Обтянутое кожей рулевое колесо «Момо» сочетает в себе не только стильность и спортивность: в его ступице упрятана еще и подушка безопасности. Руль имеет только вертикальную регулировку. Он по-раллийному придвинут к водителю: считается, что это способствует более точному рулению.

Необычный прибор – турбо-таймер избавляет владельца от необходимости «крутить» двигатель на холостом ходу некоторое время после остановки, чтобы предотвратить перегрев деталей турбокомпрессора. На нашем «Эволюшн» мотор работал полминуты после выключения зажигания. Турбо-таймер может выполнять еще це-

**Совокупность преобразований, претерпеваемых организмом в течение его жизни.*



лый ряд функций: спидометра, показывая среднюю и мгновенную скорости, тахометра и хронометра – для измерения времени прохождения классической дистанции «стрит-рейсинга» (402 метра или 1/4 мили).

Но больше всего мне понравился рычаг коробки – алюминиевый полированный шарик, покрытый полупрозрачным синим лаком. Это тюнинговый элемент английской фирмы «РаллиАрт». При первом прикосновении меня поразил пронизывающий холод, исходивший от него. По мере прогрева салона и привыкания к автомобилю он потеплеет, а потом, в пылу тестовых заездов и вовсе нагреется – даже покажется обжигающе горячим.

ЭЛЕМЕНТЫ САМОПРОВЕРКИ

Чтобы тронуться с места на «Эво VII», надо постараться: металлокерамическое сцепление не прощает малейших ошибок. «Ловить» момент троганья, который скрыт буквально в миллиметрах хода педали, нужно предельно сконцентрированно, тонко улавливая реакцию автомобиля. Это своего рода допуск к управлению спортивным снарядом: сумел тронуться – поезжай! Зато потом, при наборе скорости или торможении с переключением на низшие передачи такое резкое сцепление становится лаконичным и понятным. Педаль можно не выжимать полностью: едва коснувшись ее ногой, мгновенно «втыкаешь» нужную передачу.

Сверхчувствительный руль тоже не потерпит вольностей: если едешь прямо – замри и не шевелись. Пожалуй, никогда я так остро не ощущал связь колес с поверхностью дороги. Все неровности концентрировались в пальцах рук, сжимающих руль. На раскатанных за лето асфальтовых колеях нужно было отлавливать машину, стремящуюся сойти с гребня. Жесткая подвеска только усиливала связь с дорогой, не пропускала ни одного бугорка и стыка полотна, заявляя об этом толчками в спину. Словом, «Эволюшн» не даст расслабиться ни на минуту.

РАДОСТЬ СПОРТИВНЫХ ПОБЕД

Тогда зачем такой неспокойный автомобиль? Для повседневной жизни – безусловно, не нужен. Но вот для жизни спортивной или, точнее, околоспортивной требуется именно такой. Понимать это начинаешь после прохождения первых поворотов на испытательном полигоне.

«Эво» попадает в свою стихию. Подвеска перестает казаться жесткой. Автомобиль влетает в вираж и словно дразнит: мол, могу еще быстрее. Прибавляешь скорости, а он снова поднимает планку. Короткие четкие ходы синего шарика, разгон, и вновь чувствуешь, что «Лансер» не исчерпал своих возможностей. Если условно принять всю совокупность качеств автомобиля за 100%, то в «Эволюшн» 80% от спортивного авто и только 20% от обычного легкового.

А как же электроника – АБС (антиблокировочная система), ACD (Active Center Differential – активный центральный дифференциал)? Здесь все они служат спорту. По свидетельству конструкторов, новый электронный контроллер движения при одинаковых условиях позволяет уменьшить радиус поворота по сравнению с прежней версией. Кроме того, на виражах ACD распределяет тяговое усилие, передавая максимум крутящего момента на заднее внешнее колесо – «доворачивая» автомобиль.

Согласитесь, найти в одном месте одновременно и снег, и гравий, и сухой асфальт, чтобы оценить поведение машины в разных режимах работы активного дифференциала, не просто. Пришлось довольствоваться асфальтовым покрытием, пробуя разные положения селектора. Общее мнение таково: в режиме snow (снег) система позволяет активнее доворачивать авто-

Выхлопная труба фирмы HKS – словно ствол из нержавеющей стали, куда свободно влезет кулак.



Спортивность машины подчеркивают 17-дюймовые колесные диски и проглядывающие сквозь их спицы красные клешни тормозных суппортов «Брембо».







Припухлые крылья прикрывают низкопрофильные шины размерности 235/45R17.

мобиль тягой, делая его более «вертлявым», а вот в режиме tarmas (бетон) ее вмешательство менее очевидно. Вариант gravel (гравий) – промежуточный.

Да, «Лансер Эволюшн VII» совсем не прост. Он настроен на победу. Позволить себе такую машину (чуть дешевле 50 тысяч долларов) может только целеустремленный человек, а спортивной эволюцией хозяина (по Ламарку) займется... сам «Эво VII». Ведь среда его «обитания» – спорт. Но только отбор будет уже не совсем естественный. **ЗР**

ОБОРУДОВАНИЕ, УСТАНОВЛЕННОЕ ФИРМОЙ «СПОРТМОБИЛЬ»

Металлокерамическое сцепление, датчик давления турбонаддува, датчик температуры выхлопных газов, воздушный фильтр с низким сопротивлением воздушному потоку, система управления двигателем, выпускная система, турбо-таймер, накладки на педали, рукоятка рычага КП, дополнительный бензобак на 40 л.

РЕДАКЦИЯ ВЫРАЖАЕТ БЛАГОДАРНОСТЬ ФИРМЕ «СПОРТМОБИЛЬ» ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MITSUBISHI LANCER EVO VII

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4456
ширина	1770
высота	1450
Снаряженная масса, кг	1400
Полная масса, кг	1815
Максимальная скорость, км/ч	253
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,3
Топливо/запас топлива, л	АИ–98/88
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	н. д.
городской цикл	н. д.
Кузов	седан
Количество дверей	4
Число мест	5
Двигатель	бензиновый
Число цилиндров, расположение	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1997
Степень сжатия	н. д.
Мощность, кВт/л. с.	206/280
при об/мин	6500
Крутящий момент, Н·м	383
при об/мин	3500
Трансмиссия	
Привод	полный
Коробка передач	М5
Передаточные числа:	
I	2,928
II	1,950
III	1,407
IV	1,031
V	0,720
з. х.	3,416
Главная передача	4,529
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	«Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Усилитель рулевого управления	есть
Размер стандартных шин	235/45R17
Тормоза:	
передние	дисковые, вентилируемые
задние	дисковые, вентилируемые

Условия: температура +2°С; давление 745 мм рт. ст.; влажность 70%; покрытие – сухой асфальтобетон.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

За рулем

MITSUBISHI LANCER EVO VII

Весовые характеристики	
Снаряженная масса, кг	1486
Нагрузка на ось, кг:	
переднюю	873
заднюю	613
Скорость, км/ч	
Скорость в конце дистанции	
0–400 м	163,4
0–1000 м	202,9
Максимальная скорость, км/ч	245
Погрешность спидометра, %	4,5

Эластичность, с

80-120 км/ч (IV)	4,8
60-100 км/ч (IV)	8,0

Выбег, м

120-50 км/ч	1048
50-0 км/ч	422

Торможение со 100 км/ч

Тормозной путь, м	39

Замедление со 100 км/ч

Замедление, м/с^2	9,9

Разгон, с

0-160 км/ч	13,6
0-140 км/ч	10,8
0-120 км/ч	7,9
0-100 км/ч	5,4
0-80 км/ч	4,0
0-60 км/ч	2,2
0-40 км/ч	1,3
0-400 м	14,0
0-1000 м	25,6

КОМПЛЕКТАЦИЯ

АБС
Кондиционер
Регулируемая рулевая колонка

ОЦЕНКА

Двигатель	●●●●●
Коробка	●●●●○
Трансмиссия	●●●●●
Ходовая часть	●●●●○
Тормоза	●●●●●
Управляемость	●●●●●
Активная безопасность	●●●●●
Ремонтопригодность	●●●○○
Экономичность	●●○○○

БОНЖУР, «МЕГАН»

/ПРЕЗЕНТАЦИЯ

ЯРКАЯ ВНЕШНОСТЬ, МИРНЫЙ ХАРАКТЕР И ПОЛНЫЙ КОМФОРТ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ И ФИРМА «РЕНО»

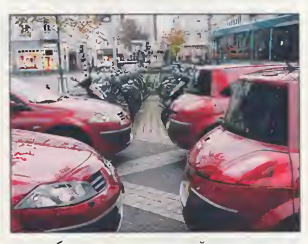
Сначала шумная презентация на Парижском автосалоне, затем несколько недель ожидания – и вот перед нами целая стая импозантных «меганов», предоставленных для журналистского тест-драйва. Из всего семейства на роль первопроходцев создатели выбрали трех- и пятидверный хэтчбеки, причем первый недвусмысленно позиционировали как купе. Позже появятся седан (его будут производить в Турции), новый «Сценик» и еще несколько вариаций, призванных охватить всю гамму машин, построенных на платформе «С» альянса «Рено»–«Ниссан». Подробнейшие пресс-релизы, признаться, переполнены информацией о семействе обновленных бензиновых и дизельных моторов, обилии всевозможных электронных систем и хитроумных конструкторских решений, других технических и технологических находках, подчеркивающих новизну и индивидуальность модели. Однако все это вмиг отодвигается на задний план – настолько необычен облик «Мегана». Увидев его «живьем», почему-то не хочется побыстрее сесть за руль и рвануть по заданному маршруту: нет, возникает желание не спеша осмотреть это творение с разных точек и ракурсов...

Необычность – вот, пожалуй, основная составляющая нового стиля, поэтапно опробованного «Рено» на других моделях. Не все принимается однозначно в этих замысловатых переходах изогнутых поверхностей, острых динамичных линиях, непривычных наклонах стекол. Что-то выглядит монументально и тяжеловато, что-то, наоборот, подчеркнуто целеустремленно. Однако внешность не оставляет равнодушным, рождая ощущение яркой индивидуальности. Согласитесь, на фоне осредненно-симпатичного большинства конкурентов «Меган» выглядит по меньшей мере революционно.

Так и не придя в душе к четкому мнению «нравится–не нравится», устраиваюсь за рулем. Предстоит совершить весьма продолжительное путешествие по старушке Европе под девизом «Меган без границ».

ВАШЕ СЛОВО, МЕСЬЕ «ДИЗЕЛЬ»

Почти привычная, встречавшаяся уже на «Лагуне» карта-ключ, только



в еще более «продвинутой» версии, открывает доступ внутрь. Здесь господствуют мягкие, приятные на ощупь материалы. Похоже, не зря создатели так гордятся новой концепцией, именуемой Touch Design. Она подчеркивает не только удобство во всем, но и способна вызвать удовольствие от пользования тем или иным оборудованием. Знакомство с органами управления только подтверждает это. Удобная, хваткая баранка, четкий рычаг коробки передач, чем-то похожий на джойстик, совсем не по-французски упругое и хорошо профилированное сиденье с отменным диапазоном регулировок. Все действительно продумано и удобно, все на своих местах. «Ренов-

ская» индивидуальность подчеркнута лишь линиями комбинации приборов и расположением тех или иных выключателей. Конечно, можно выделить необычную скобу стояночного тормоза, нестандартные регулировочные рукоятки сидений (они переместились на переднюю часть подушки), громадный люк типа «открытое небо» и еще пару-другую штучек в духе «Рено». Мы же с попутчиком, немного пообвыкшись, разом почувствовали неожиданную близость наших плеч и крыши, вплотную нависающей над головами. Попытки что-либо подкорректировать почти не меняют ситуацию – похоже, французы в ближайшем будущем не намерены раздаться в ширину. Похвально, конечно, но, ей-богу, снаружи-то автомобиль выглядит куда просторнее. Тем временем «меганы» один за другим отправляются на маршрут. Пора и нам.



О том, что в нашем распоряжении самая мощная версия 1,9-литрового дизельного двигателя, оснащенного турбиной с изменяемой геометрией, можно догадаться лишь по характерным вибрациям в момент пуска, да по некоторой вялости откликов выше 4000 об/мин. В остальном тишь да гладь, в очередной раз убеждающая: Европа пересаживается на дизель. Характер мотора настолько ровный и гибкий, что невольно удивляешься, нужна ли ему модная шестиступенчатая коробка передач. Тем не менее, этот плод совместного творчества «Ниссана» и «Рено» практически безупречен с точки зрения усилий и перемещений рычага и позволяет наслаждаться четкостью работы.

Незаметно выбираемся на автостраду. Здесь уже можно разогнаться от души. Стрелка спидометра охотно ползет вверх, легко добираясь до отметок 170–180. Поразительно, но «Меган» не стал шумнее. Отсутствуют и вибрации. В салоне по-прежнему уютно, комфортные подвески легко демпфируют большинство неровностей и лишь свист ветра немного нарушает общую идиллию. Тем не менее работа мотора рождает двойственное чувство. С одной стороны, его эластичности с избытком хватает для уверенного перемещения в пространстве, с другой – процесс разгона начисто лишен каких-либо эмоциональных всплесков. Увлекшись оценкой двигателя, чуть не прозевал – автовоз из правого ряда вдруг резко вырулил на обгон. Это уже потом я рассчитал, что до него оставалось метров сто, а разница в скорости была почти двойная. А в тот момент – просто удар по педали тормоза и... «Меган», застрекотав «аварийками» (в экстремальное торможение заложена и такая функция), быстро замедляется, очень корректно напомнив о наличии АБС. Да, тормоза хороши – не зря фирма гарантирует путь не более 38 м до полной остановки со 100 км/ч.

Но вот пришло время сменить «коня» – опробовать двухлитровое купе с новым бензиновым мотором в 136 л. с.

БЕНЗИН С ПРИВКУСОМ СОЛЯРКИ

Традиционная для такого кузова большая и потяжелевшая дверь, затрудненные из-за отодвинутой назад средней стойки поиски ремня безопасности, «потеплевший» оттенками интерьер – вот основные отличия купе от пятидверного хэтчбека.

Но дело не в количестве дверей. Главное, пожалуй, под капотом. Неудивительно, что многие начали тест-драйв именно с этой, наиболее быстрой модификации машины. Помнится, предыдущая генерация купе с двухлитровым мотором радовала отменной резвостью. Нынешний двигатель иной: оп не только стал экологичнее, но и приобрел изменяемые фазы газораспределения. Естественно, это не могло не сказаться на его характере. Но как?

После двух-трех попыток разогнаться интенсивнее мы с коллегой приходим к выводу, что у нынешнего мотора нет ни грамма той импульсивности, которая ранее так ласкала самолюбие. Он очень тяговит: ровная характеристика позволяет довольно быстро обратиться к высшим передачам и с успехом пользоваться только ими в диапазоне от 1500 до 5000 об/мин. Вам кажется, что все это где-то уже было? Вот-вот, и мы тут же вспомнили так понравившийся дизель.

Увы, в отличие от последнего, в купе заметно шумнее, да и в настройках









шасси появились нотки спортивности. Зачем все это при довольно спокойном нраве мотора? Организаторы дали понять, что мы пока не можем оценить возможности самого мощного в гамме «Меган II» двигателя. Дескать, удовлетворение амбиций теперь возложено на него. Что же, подождем.

С НЕБЕС НА ЗЕМЛЮ

Позади несколько стран. На коротких остановках уже обсуждены особенности новых «меганов». Большинство коллег сходятся в том, что автомобили, несомненно, стали удобнее, комфортнее и доброжелательнее к потребителю – хотя не все пришлось по душе в их сложных электронных характерах. И тут организаторы решают познакомить нас с «бюджетными» версиями машины. Помня об особенностях отечественного рынка, без колебаний выбираю модификацию со 115-сильным бензиновым двигателем объемом 1,6 л. Вне всяких сомнений, он будет у нас одним из самых массовых.

На первый взгляд, все уже хорошо знакомо. Мягкие, комфортные подвески весьма удачно сочетаются с точными и надежными отзывами машины. Правда, звук двигателя здесь еще громче. Не столь быстры и отклики на нажатие акселератора – приходится довольно часто включать низшие передачи. Но в то же время исчезла некая дистанция, мешающая взаимопониманию. Лишенный нескольких «лошадей» и шестиступенчатой коробки передач, «Меган» не стал хуже – он стал иным, более доступным, что ли. И если его собратья ставили во главу угла удобство во всем, то этот заражает вспыльчивостью характера, сочностью звукового сопровождения, отсутствием всевластной электроники.

И не беда, что перед поворотом необходимо вовремя подоткнуть третью, а то и вторую передачу, зато это единственная модификация, в которой электроусилитель руля заработает, как хорошо отлаженная гидравлика. Да, да, не удивляйтесь. Настройки последнего весьма индивидуальны, в первую очередь исходя из развесовки. Так вот: и дизель, и двухлитровое купе грешили небольшими неточностями в скоростных поворотах на автострадах. «Мозги» электроусилителя словно начинали сомневаться, включать его или нет – естественно, это тут же ощущал водитель. Нельзя сказать, что подобные «сомнения» ему сильно осложняли жизнь, но радости уж точно не доставили.

И вдруг – «Меган II» в одном из самых дешевых комплектаций поехал и заработал не только как надо, но и как хочется. Сбросив завесу отстраненности, он стал очень понятным, располагающим к себе и даже игривым автомобилем.

Понравился ли «Меган II»? Поверьте, я не единожды возвращался к этому вопросу. И все же ощущения остались противоречивыми. С позиций новизны, оригинальности и продуманности автомобиль почти безупречен. А вот в общении с ним, как мне показалось, появилось слишком много здорового рационализма – к сожалению, в ущерб яркости и индивидуальности ездовых характеристик. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

RENAULT MEGANE II	1,6	2,0	1,9D
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4209	
ширина		1777	
высота		1457	
Снаряженная масса, кг	1175	1230	1270
Максимальная скорость, км/ч	192	200	196
Время разгона 0–100 км/ч. с	10,9	9.2	10,5
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):			
загородный цикл	5,7	6,4	4,4
городской цикл	8,8	10,9	7.2
Кузов	хэтчбек	купе	хэтчбек
Количество дверей	5	3	5
Число мест		5	
Двигатель	бензиновый		турбодизель
Число цилиндров, расположение		Р4 поперечно	
Число клапанов	16	16	8
Рабочий объем. см³	1598	1998	1870
Мощность. кВт/л. с. при об/мин	83/115 6000	98,5/136 5900	88/120 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	152 4200	191 3750	270 2000
Трансмиссия			
Привод		на передние колеса	
Коробка передач	М5	М6	М6
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		типа «Мак-Ферсон» со стабилизатором поперечной устойчивости	
сзади		продольные рычаги, упругая поперечина	
Усилитель рул. управления		электрический, адаптивный	
Размер стандартных шин	195/65R15	205/55R16	195/65R15
Тормоза		с АБС и электронным регулятором тормозных сил	
передние		дисковые, вентилируемые, диаметром 280 мм	
задние		дисковые, диаметром 240 мм	

КОМПЛЕКТАЦИЯ

АБС	•	•	•
Противобуксов. система		•	•
Система стабилизации	•	•	•
Боковые подушки безопасн.	•	•	•
Кондиционер	•	•	•
Климат-контроль	•	•	•
Регулир. рулевая колонка	•	•	•
Противотуманные фары	•	•	•
Аудиосистема	•	•	•
Полноразмерное зап. колесо	•	•	•

РЕЗЮМЕ

(+) Революционная внешность, удобный интерьер, высокий уровень комфорта, удобство большинства ездовых характеристик.

(−) Неоптимальная настройка электроусилителя руля, невыразительные возможности двигателя 2,0 л.



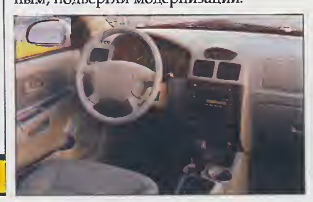
ПРЕЖНИЙ ХИТ ЗВУЧИТ СВЕЖО /ПРЕЗЕНТАЦИЯ

МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ «КИА-РИО»



ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ
ФОТО / АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ
И «КИА МОТОРС»

Дебют автомобиля «КИА-Рио», сменившего модель «Авелла», состоялся осенью 1999 года. Продажи на европейском рынке начались в январе 2001-го. Машина получилась удачной, что подтверждает статистика. В борьбе за симпатии покупателей она опередила предыдущий бестселлер фирмы – «КИА-Спортидж». За год реализовано 123 372 экземпляра «Рио», тогда как рекорд вседорожника составлял 110 195 шт. Уже в следующем, 2002 году автомобиль, ставший таким популярным, подвергли модернизации.



Показ обновленного «КИА-Рио» состоялся на Парижском автосалоне 2002 года, чуть позже «КИА моторс» организовала в Барселоне тест-драйв для журналистов.

НАСЛЕДИЕ

Модернизация серийной модели, или, как теперь чаще говорят, рестайлинг, сама по себе не подразумевает революционных нововведений. Поэтому выбор кузовов по-прежнему ограничен четырехдверным седаном и пятидверным хэтчбеком. Неизменным остался и набор силовых агрегатов. Бензиновые двигатели: 8-клапанный объемом 1343 см³ и 16-клапанный 1493 см³ агрегатируются с пятиступенчатой механической или четырехступенчатой автоматической коробками передач. Ведущие колеса – передние. Конструкция и настройка силовых агрегатов обеспечивают выполнение требований Евро III и Евро IV по выбросу вредных веществ.



БОЛЬШЕ ХАРАКТЕРА

Что касается внешней «косметики», то она пошла новому «Рио» на пользу. Он стал более оригинален и узнаваем благодаря блок-фарам увеличенного размера с модным контуром, новой облицовке радиатора, удачно сочетающейся с характерной подштамповкой на капоте. Внешность получилась с некоторым намеком на агрессивность. Неудивительно, обновленная модель ориентирована в первую очередь на потребителя 25–35 лет, ведущего активный образ жизни.

Окраска всех наружных панелей кузова (включая бамперы) однотонная, но цветовая гамма достаточно разнообразна. Предусмотрены два исполнения по внешней отделке: RS – с черными



дверными ручками и LS – ручки в цвет кузова. В дополнение к предлагаемому традиционному электропакету (центральный замок, электростеклоподъемники, регулировка наружных зеркал) дизайнеры и технологи весьма тщательно поработали с интерьером. Изменены даже кожух рулевой колонки, материал и форма самой баранки – как выяснилось, не только из эстетических соображений. По заявлению специалистов КИА, жесткость узла подобрана таким образом, чтобы, с одной стороны, обеспечить травмобезопасность водителю при фронтальном столкновении, а с другой – уменьшить вибрации на ободе руля.

НЕ ТОЛЬКО ВНЕШНОСТЬ

Очевидно, что существенная часть изменений, направленных прежде всего на повышение безопасности и комфорта, оказалась скрытой от глаз потребителя. Для снижения внутреннего шума между панелью крыши и обивкой потолка, а также с внутренней стороны капота и задней полки уложен слой изоляционного материала, а пол багажного отсека покрыт семислойным «сэндвичем». Усилена шумоизоляция щита, отделяющего моторный отсек от салона. Путем специальных мероприятий (например, исключения кавитации в гидроприводе усилителя руля), звуковое давление в подкапотном пространстве снижено на 4–10 дБА, что позволило уменьшить внешний шум на 2–3 дБА. Голос выпуска с «располневшим» основным глушителем стал тише в среднем на 3–4 дБА. Для снижения вибронагруженности кузова увеличены размеры сайлент-блоков в опорах двигателя. Перемещения силового агрегата при резких разгонах и торможениях двигателем теперь ограничивает дополнительная опора.

Передняя подвеска типа «Мак-Ферсон» у нового «Рио» стала выше на 10 мм, получив при этом усиленное трехточечное крепление, а также более жесткий стабилизатор поперечной устойчивости. Поперечная скручивающаяся балка задней подвески со стабилизатором повышенной жесткости и усиленной заделкой продольных рычагов теперь мощней и надежней.

БЕЗ ИЗЫСКОВ, НО ВСЕ ЖЕ...

Дороги Испании как нельзя лучше подходят для тестирования автомобилей. Наши маршруты включали горные серпантины, отрезки автобанов и уютные улочки курортных предместий Барселоны.

И везде новый «Рио» показал себя весьма достойно. Возможности силового агрегата нельзя назвать спортивными, но уверенное движение в потоке на скоростных дорогах в режимах до 150–160 км/ч обеспечено. Если вы к тому же темпераментный водитель, то, своевременно и активно действуя рычагом коробки передач, сможете порезвиться на извилистых горных дорожках невзирая на перепады высот. При этом автомобиль достаточно надежно и предсказуемо проходит повороты, не пугая кренами, раскачкой кузова или боковыми скольжениями. Таковы настройки подвески нового «Рио», удачно сочетающиеся с характеристиками шин. В быстрых поворотах от него хотелось бы более четких реакций на поворот руля, но ведь «Рио» не спортивный болид. А вот на разбитых или гравийных дорогах подвеска работает жестко. Нет, вероятность «пробоя» невелика, но шумновато и не очень комфортно. В остальном даже привередливому автомобилисту вряд ли удастся предъявить претензии к новому «Рио».

Словом, специалисты «КИА моторс» серьезно поработали над улучшением «Рио». Получилось удачное сочетание безопасности в современных представлениях, комфорта и... цены. Но окончательную оценку автомобилю, конечно, даст потребитель, а подтвердит ее статистика продаж, которые скоро начнутся и в России. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ Rio

KIA RIO	1,3		1,5	
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4200			
ширина	1680			
высота	1440			
Снаряженная масса, кг	1036	1064	1050	1078
Максимальная скорость, км/ч	165	160	175	170
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,2	17,2	12,3	14,1
Расход топлива, л/100 км	7,1	8,0	7,3	8,7
Кузов	хэтчбек			
Количество дверей	5			
Число мест	5			
Двигатель	бензиновый			
Расположение, число цилиндров	Р4 поперечно			
Число клапанов	8		16	
Рабочий объем, см³	1343		1493	
Мощность, кВт/л. с.	60/82		71/93	
при об/мин	5500		5500	
Крутящий момент. Н·м	116		132	
при об/мин	3000		4500	
Трансмиссия				
Привод	на передние колеса			
Коробка передач	M5	A4	M5	A4
Ходовая часть				
Подвеска:				
спереди	типа «Мак-Ферсон»			
сзади	продольные рычаги, упругая поперечная балка			
Усилитель рул. управления	гидравлический			
Размер стандартных шин	175/65R14			
Тормоза:				
передние	дисковые			
задние	барабанные или дисковые			

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- АБС
- Кондиционер
- Регулируемая рулевая колонка
- Противотуманные фары
- Аудиосистема
- Полноразмерное запасное колесо

РЕЗЮМЕ

(+) Вместительность, современная внешность, комфорт, привлекательная цена.

(–) Шум при езде по плохим дорогам.



/ПРЕЗЕНТАЦИЯ

МОРЕ, ПАЛЬМЫ, «ФОКУСЫ»...

РОССИЙСКОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ РУССКОГО «ФОРДА»

ТЕКСТ, ФОТО / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ

Ненавижу летний Сочи: толпы отдыхающих, жара, пляж из булыжников, дорого все... Другое дело межсезонье – из московской слякоти – да на солнышко, туда, где зеленые деревья, загорелые люди, дешевое вино, белые (жара, знаете ли) «волги». Последними, к неудовольствию их владельцев-таксистов, пренебрегаем. Нас ждут другие автомобили – презентация российских «фордов», что недавно начали выпускать на новом заводе неподалеку от Питера.

В ОЧЕРЕДЬ!

Только не подумайте, что презентация – это «сел и поехал». Сначала журналистам обстоятельно рассказывают про то, что, собственно, намерены презентовать. Чтобы, не дай бог, чего не напутали. Нынешнее мероприятие не стало исключением. Первым делом руководство российского представительства «Форда» торжественно объявило, что... русских «фордов» на всех не хватает – покупатели выстраиваются в виртуальную очередь. Разобраться с нею – дело времени: уже в начале нынешнего года введут вторую смену и увеличат выпуск машин. Скептикам, завистникам и прочим недоброжелателям придется признать свое поражение – спрос, по крайней мере сегодня, превышает все прогнозы.

Кстати, существование очереди можем подтвердить собственным опытом. Журнал «За рулем», как известно, питает слабость к новым автомобилям отечественного производства. Естественно, мимо обрусевшего «Фокуса» пройти мы не могли и заказали серебристый хэтчбек в комплектации «комфорт» с двигателем 1,6 л и зимним пакетом (подогрев сидений, зеркал, ветрового стекла, форсунок омывателей). Теперь, как и все – ждем-с!

ГЮЛЬЧАТАЙ, ОТКРОЙ ЛИЧИКО

Кто эти смелые люди? Кому нравится российский «Фокус» и его цена? Кто не боится российского происхождения этого самого «Фокуса»?

Пятьдесят два процента покупателей – владельцы отечественных машин. Вряд ли это хозяева престарелых «москвичей» и «копеек». А вот владелец вазовской «десятки» или навороченной «Волги», имея соответствующие финансовые возможности, вполне может воспылать страстью к иномарке.

Еще 35% выбравших «Фокус» уже владеют импортными автомобилями. Правда, подержанными. Почему бы не поменять старую машину на новую, если, опять же, есть возможность.

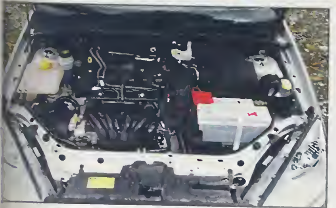
Чтобы сделать эту возможность более реальной, «Фокус» предлагают в кредит. Условия, по отечественным меркам, довольно выгодные. Да и страховку предлагают относительно недорогую. Вообще, такая подзабытая за последние годы услуга, как покупка дорогих вещей (автомобилей, например) в кредит, вновь приобретает популярность. В прошедшем году 11% покупателей «фокусов» воспользовались возможностью не платить все сразу.

Наконец, 7% покупателей готовы поменять на «Форд» свою новую иномарку. Тут уж – кому что нравится.

Довольствоваться малым наш человек никак не желает. Чуть более 4% покупателей остановили выбор на самой дешевой версии «Фокуса» за $10 900. Остальные захотели моторы помощнее и комплектацию побогаче







(как жить без кондиционера!). Средняя стоимость заказанных машин – около $14 000.

АФРИКАНСКИЕ СТРАСТИ

Прежде чем все-таки сесть за руль, вспомним, что еще интересного рассказали нам о машине. Специально приглашенный заграничный инженер поведал об адаптации европейского «Фокуса» к суровой российской действительности: машина теперь потребляет наш бензин, уверенно заводится в холода, дорожный просвет стал выше, а моторный отсек дополнительно защищен от грязи и влаги. Но главное – специально для России «Фокусу» поменяли один из моторов – самый маленький, объемом 1,6 л. Стандартный шестнадцатиклапанник никак не желал нормально работать на «92-м» бензине. Поэтому на русском «Форде» будет восьмиклапанный мотор серии «Дюратек». Относительно простой по конструкции двигатель отличает умеренная степень сжатия, он не «задушен» экологическими нормами – всего лишь Евро II. Распредвал приводится малошумной однорядной цепью с гидронатяжителем. В приводе клапанов – роликовые толкатели и гидрокомпенсаторы. Управляют работой мотора «мозги» последнего поколения. А знаете, где этот двигатель делают? В Африке! Спокойно, без расовых предрассудков: вспомним, что Южно-Африканская Республика – достаточно развитая в промышленном отношении страна.

С МИРУ ПО НИТКЕ

Каков же он, «Фокус», чьи узлы, агрегаты и детали поступают со всего мира и который сваривают, окрашивают и собирают питерские пролетарии? Скажу сразу, никаких внешних признаков отечественного производства (догадываетесь, о чем я) обнаружить не удалось. Разве что над дорогой машина стоит высоко, будто на цыпочках: подвеска-то адаптированная. Помнится, ездили мы на «Фокусе» со стандартной «европейской» подвеской по российской глубинке. На разбитых дорогах брюхом цепляешься, на неровном асфальте машина с носа на корму угрожающе раскачивается. Здесь все по-другому: клиренс заметно больше, мелкие неровности подвеска отрабатывает жестко, но уверенно, раскачки нет.

Новый мотор, конечно, не «ураган», но вполне квалифицированный работяга. И явно лучше многоклапанного предшественника, который при работе на отечественном топливе становится совсем уж вялым и бесхарактерным.

Об остальном поговорим немного позднее. К тому времени, когда читатели получат этот номер журнала, в редакции должен появиться российский «Фокус». Вот тогда и потолкуем подробнее. ЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FORD FOCUS	1,6	1,8	2,0
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4152		
ширина	1702		
высота	1460		
Снаряженная масса, кг	–	1120	1176
Максимальная скорость, км/ч	180	193	197
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,8	10,23	11,8
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):			
комбинированный цикл	7,0	8.0	9,4
Кузов	хэтчбек		
Количество дверей	5		
Число мест	5		
Двигатель	бензиновый		
Число цилиндров, расположение	4Р		
Число клапанов	8	16	16
Рабочий объем, см³	1591	1796	1988
Мощность, кВт/л. с.	72/98	85/116	96/131
при об/мин	5500	5500	5500
Крутящий момент, Н·м	140	156	178
при об/мин	4300	4400	4500
Трансмиссия			
Привод	на передние колеса		
Коробка передач	M5	M5	A4
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	независимая, многорычажная		
Усилитель рул. управления	гидравлический		
Размер стандартных шин	185/70R14		195/60R15
Тормоза:	гидравлические, с усилителем		
передние	дисковые, вентилируемые		
задние	барабанные		дисковые

КОМПЛЕКТАЦИЯ

АБС	•	•	•
Система стабилизации	–	–	•
Боковые подушки безопасн.	–	–	•
Кондиционер	•	•	•
Регулир. рулевая колонка	•	•	•
Противотуманные фары	•	•	•
Аудиосистема	•	•	•
Полноразмерное зап. колесо	•	•	•

/«ТРУБНЫЙ» ТЕСТ

ГУСАРСКАЯ РУЛЕТКА

МОБИЛЬНЫЙ ТЕЛЕФОН У ВИСКА ПОРОЙ СРОДНИ РЕВОЛЬВЕРУ

Вы не пробовали, разговаривая по телефону, на скорости 70 км/ч объехать на дороге пешехода? И не пробуйте!

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

ЛОСЬ... С ТЕЛЕФОНОМ

Ровное, прямое, пустое шоссе. Автомобиль идет по нему, как влитой, не требуя от водителя напряжения. Звонок коллеги, уточняющего какие-то рабочие мелочи, совсем не мешает. Разговор – даже приятное развлечение в дальней дороге.

Задумчивый лось или сонный тракторист появляются на трассе всегда вдруг. Тормозить бесполезно…

Конечно, мы не показывали «смертельные номера» на дороге общего пользования. Объезд препятствия имитировали на полигоне. Подчеркну: за рулем сидел испытатель – профессионал, знавший, что ему предстоит. Тем не менее результаты красноречивы. В табл. 1 – лишь лучшие показатели. А ведь из шести попыток объехать препятствие с телефоном в руке (на скорости заведомо меньшей, чем при управлении обеими руками!) лишь три, то есть 50%, оказались безошибочными! На реальном шоссе один, даже небольшой промах может стать роковым!

Простенькая гарнитура – наушник и микрофон уже позволяют увереннее управлять машиной. Но телефон при этом должен находиться в легко доступном месте, быть прочно закреплен и, желательно, включаться автоматически после пары звонков (такая опция есть у всех современных трубок). Секунды, потраченные на нащупывание кнопки спрятанного в кармане или на поясе мобильника, могут обойтись слишком дорого.

Минимально необходимый автомобильный набор к мобильному телефону – микрофон и наушник.



Идеал – стационарная система «хэндс-фри», с голосовым набором и громкой связью, позволяющая не отрывать руки от управления. Вкатавшись, испытатель в машине с продвинутой «хэндс-фри» проехал маршрут даже быстрее, чем вовсе не пользуясь телефоном. Но и здесь необходима важная оговорка: фактически разговор прерывался. Перед маневром водитель попросту замолкал и продолжил диалог, лишь миновав опасный участок. Возьму на себя смелость утверждать: мгновенно сконцентрироваться умеют

НАША СПРАВКА

Гарнитура «микрофон – наушник» стоит примерно 5–10 долларов, кронштейн для крепления телефона в автомобиле – еще 3–5 «зеленых». Согласитесь, по сравнению с ценой даже простенького современного мобильника затраты мизерные.

Стационарная система с голосовым набором и громкой связью обойдется с установкой в 100–200 долларов. Дорого? Чтобы приладить на отечественную машину «полезный» и столь же изящный спойлер, отдают примерно сотню…


Прочный кронштейн, автоматическое включение телефона после второго звонка и громкая связь – удобно и безопасно.

далеко не все водители, особенно если их отвлекать по телефону.

Кстати, «вне зачета» мы провели еще один заезд. Рядом с испытателем сел словоохотливый пассажир, пристающий с философскими вопросами. Хотя профессионал временами «защищался» молчанием, чтобы выдержать заданную траекторию, ему пришлось-таки снизить скорость почти на 2 км/ч.

КАРУСЕЛЬ ДЛЯ ОДНОРУКИХ

Теперь покрутимся по городским переулкам – правда, без светофоров, других машин и пешеходов. Водителю предстоит пройти не самый хитрый маршрут, однако «всласть» покрутив рулем.

Результаты (табл. 2) вполне предсказуемые. Чтобы проехать недлинную трассу с коробкой-«автоматом», управляя одной рукой и пытаясь поддержать быстро становящийся бессмысленным разговор, испытателю пришлось попотеть и потратить лишние секунды. Но главное, конечно, не в них.

Пересев в машину с механической коробкой, водитель на второй попытке попросту сбился с маршрута. Перенесем его ошибку в реальный город. Проскочил поворот или свернул не в ту сторону? Неприятно, но – не беда. А если проехал на «красный», не увидел запрещающего знака или выскочившего на дорогу школьника?

Поверьте стороннему наблюдателю: водитель, отрывающий руку с телефоном от виска, чтобы, не отпуская трубку, «передернуть» передачу перед поворотом (профессионал попросту не может заставить себя держать руль одной рукой даже мгновение!) – впечатляющее зрелище.

Мы не стали здесь повторять опыт с наушником и микрофоном. Вместо этого вновь подсадили на правое сиденье живого болтуна – аналог «хэндс-фри». Вроде бы, водитель не сильно отвлекался, явных ошибок не делал – однако проиграл себе четыре секунды. Хотя с мобильным «оружием» в руках никакого болтуна, конечно, не сравнить!

ПО ЗАКОНУ САМОСОХРАНЕНИЯ

Не хочется повторять прописные истины, напоминать, что Правила дорожного движения – закон, и убеждать тех, кто «и так все знает». Тем не менее…

Человечество создало много удобных машин и приборов, выполняющих самые причудливые наши желания. Однако вся эта продвинутая «музыка» предъявляет и к пользователям новые требования. Безграмотное общение со сложной техникой, отсутствие элементарной культуры, наконец, просто здравого смысла приводят к тому, что ученые и спасатели называют техногенными катастрофами. Они могут быть ядерными, авиационными, автомобильными – суть не меняется.

Если вам позвонили в пути, остановитесь у тротуара или на обочине и поговорите. Времени почти не потеряете, безопасность свою и окружающих риску не подвергнете.

Тем, кто проводит на колесах большую часть жизни, без «хэндс-фри» не обойтись. Простенькая гарнитура и надежный кронштейн – обязательны! Система с громкой связью и голосовым набором – желательна, это самый удобный и безопасный способ общения с внешним миром из машины. Да и вообще, водитель холеного дорогого «Мерседеса» с мобильником в руке выглядит нынче, по меньшей мере, странно.

Не забывайте: любой разговор отвлекает от управления, особенно неопытного водителя. Но главное: не играйте в русскую рулетку, не поднимайте на ходу руку с телефоном. Он, в отличие от нагана у виска, угрожает не только вашей жизни.

ТАБЛИЦА 1. ОБЪЕЗД ПРЕПЯТСТВИЯ

Условия	Скорость, км/ч
Без телефона	75,6
Телефон в руке	69,2
Наушник с микрофоном	73,9
Стационарная система «хэндс-фри»	75,9

ТАБЛИЦА 2. МАНЕВРИРОВАНИЕ

Условия		Время, с
Автоматическая коробка передач	Без телефона	55
	Телефон в руке	60
	Наушник и микрофон	59
	Стационарная система «хэндс-фри»	58
Механическая коробка передач	Без телефона	62
	Телефон в руке	70

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Пользуетесь ли вы мобильным телефоном за рулем?



НАША СПРАВКА

«Водителю запрещается: пользоваться во время движения мобильным телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук». ПДД, пункт 2.7. Увы, инспекторы ГИБДД на «телефонистов» внимания почти не обращают. Да и штрафом в 20 рублей нынче никого не испугаешь.

Кстати, в иных странах Европы расценки совсем другие:

Страна	Штраф, евро
Бельгия	25
Германия	30
Франция	от 22
Гренландия	59
Люксембург	до 74
Австрия	от 21
Португалия	от 25
Испания	до 91
Дания	67
Норвегия	64
Польша	27
Швейцария	67
Словения	45
Чехия	31
Словакия	36

/ВНЕДОРОЖНЫЕ СПОРЫ

КАК ПОМИРИЛИСЬ
ИВАН ИВАНОВИЧ С ИВАНОМ НИКИФОРОВИЧЕМ

«Итак, два почтенные мужа, честь и украшение Миргорода, поссорились между собою! и за что? за вздор, за гусака».
Н. В. ГОГОЛЬ



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ, АНТОН ЧУЙКИН
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

В отличие от гоголевских героев, наши селяне столкнулись лбами из-за машин. У одного прекрасного человека был в собственности заслуженный «козлик» модели УАЗ-31519, верный помощник в подсобном хозяйстве. Другой, тоже очень хороший человек, недавно завел себе УАЗ-31622. Автомобиль на фоне предшественника дорогой (во всех отношениях), просторный, комфортабельный, динамичный… однако как у него с самым главным на селе свойством? Именно о проходимости, и только о ней, заспорили современные Иван Иванович с Иваном Никифоровичем; но вместо поветового (уездного) суда отправились решать дело за околицу.

«Тогда стояла осень с своею грустно-сырою погодою, грязью и туманом».

Нашим героям повезло больше: на проселок они выехали в разгар золотой осени. Яркое солнце, впрочем, не успело высушить грязь после недавних дождей. Первым взрезывал ночной ледок на лужах УАЗ-31519 с карбюраторным двигателем 2,9 л (мощность – 61,8 кВт/84 л. с., момент – 189 Н·м при 2200–2500 об/мин), четырехступенчатой коробкой передач и гидроусилителем руля в качестве единственной опции. Следом резво бежал знакомый читателям УАЗ-31622 (ЗР, 2002, № 7, 11) с впрысковым мотором (мощность – 97,5 кВт/132,6 л. с., момент – 223,7 Н·м при 4000 об/мин), пятиступенчатой коробкой, не обделенный, конечно, и усилителем руля, и разными удобными штуками, о коих нет нужды повторяться. Остается только сказать, что предложенные условия уравнивали возможности шин обоих автомобилей.







«Берегитесь, не ступите сюда ногою, ибо здесь нехорошо».

Водитель нового УАЗа, который имел глаза чрезвычайно зоркие, заметил в стороне от основной колеи глубокую грязевую ванну и смело ринулся туда, не забыв, разумеется, включить передний мост и пониженную передачу в раздаточной коробке. Ничуть не запнувшись, автомобиль выскочил на противоположный берег впереди собственного рева.

Скромный серенький «козлик», почти не повышая голоса, чинно пересек водную преграду. Весьма тяговитый мотор даже не намекал, что хорошо бы включить пониженную передачу; более того, позволил сбросить газ на «фарватере», а затем плавно, но уверенно повинуясь педали, вывез автомобиль на сушу.

«Вы имеете осанку и фигуру важную. Как же вам таскаться по болотам...?»



Колея нашего УАЗ-31622 увеличена до 1600 мм, против 1445 мм у обычных серийных машин (широкие мосты все еще по дороге к конвейеру, но, обещают заводчане, вскоре появятся на всем новом семействе). Проселок, где спорили герои, наезжен сплошь узкоколейными «уазиками», соответственно, новичок *«закидывал ногу далеко в сторону»*. Что, с одной стороны, хорошо: в очень глубокой колее меньше опасность погрузиться до брюха. Напротив, на скользкой дороге надежнее катиться по проторенному пути, чтобы не соскочить с «рельсов». Оба автомобиля легко поворотить: спасибо гидроусилителям руля! Если бы они еще надежно работали... но это уже из другой повести.



«Но Иван Никифорович был ни жив ни мертв, потому что завязнул в дверях и не мог сделать ни шагу вперед или назад».

Если постараться, засадить можно что угодно. Колея предательски подалась вниз, и разогнавшийся УАЗ-31622 уперся шишкой переднего моста в мягкий грунт. Буксуя, он мог двигаться теперь только в одну сторону – вниз... С помощью второй машины пленника вызволили. Ту же преграду отправился брать штурмом УАЗ-31519 и встал на том же месте, несмотря на иную конфигурацию разрезных мостов и больший дорожный просвет (220 мм против 210). Конечно, ему пришлось чуть тяжелее (первый автомобиль немного углубил колею), но напомним: абсолютной проходимости не существует! Там, куда сунется здравомыслящий водитель, хватит способностей обеих машин. Тем более, справа от этого гиблого места проходила вполне проезжая дорожка... Техника преодоления преград для старого и нового УАЗов различается: 31622 желательно разогнать, убедившись, что колея или дно лужи не таят подвоха – бревна и тому подобного. Это диктуют характеристики мотора (максимум момента «вверху») и трансмиссии (пониженная передача в «раздатке» – всего 1,47). УАЗ-31519 способен двигаться ползком: передаточные числа в трансмиссии – тракторные, запас тяги на малых оборотах больше, а раздаточной коробкой можно увеличить его вдвое... Впрочем, к последнему средству обращаешься весьма редко.





«Напрасно судья кричал в переднюю, чтобы кто-нибудь из находившихся там вытер сзади Ивана Никифоровича в присутственную залу».

Если уж УАЗ застрял, то вытаскивать его должен, как минимум, другой УАЗ. В большинстве случаев просто толкать или тянуть человечьими силами бесполезно...

«...удивительная лужа! Единственная, какую только вам удавалось когда видеть! Она занимает почти всю площадь. Домы и домики, обступивши вокруг, дивятся красоте ее».

Наши герои не просто потревожили водную гладь, а расплескали ее всю! Перенеся содержимое лужи на кузова машин, убедились, что с обзорностью проблемы у обоих. Даже установленные внизу «дворники» УАЗ-31519 расчищают недостаточные секторы. На УАЗ-31622 левая щетка останавливается рано, оставляя широкую непрозрачную полосу у стойки.

Длинный новый УАЗ, вовсю работая подвесками (передней пружинной и задней на малолистовых рессорах), лихо несся по ухабистой деревенской улице, обеспечивая пассажирам сносный комфорт. Ба, а что это там мелькает в зеркале? Это сзади на своих рессорах «козлит» короткий УАЗ-31519: прыжки такие, что его включенные фары чертят дуги на зеркале передней машины, временами выскакивая за пределы стекла!





«Несмотря на то, что оба приятеля весьма упирались, однако ж таки были столкнуты...»

Машины «столкнули» вниз, и они весело покатились по косогорам. На крутых склонах дал себя знать недостаток тяги у нового УАЗа: уже задействованы все возможности трансмиссии, а автомобиль очень неохотно, с одышкой лезет в гору. Стоит сбросить обороты на кочке, их уже не наберешь, не подпалив сцепление. Подчеркнем – это касается действительно крутых склонов, где не прокладывают даже проселков! На этот случай куда лучше подошла бы раздаточная коробка с пониженной передачей, близкой к «двойке».

Здесь необходимо лирическое отступление: нынешняя, так называемая мелкомодульная «раздатка» – дитя компромисса конструкторов и технологов. Она менее шумная, чем прежняя коробка, но, увы, снижает внедорожные способности нового УАЗа. Говорят, это временное решение: готов тихий агрегат с низшей передачей 1,97, как у старых моделей. Дело за производством...

УАЗ-31519 считался бы прекрасным «скалолазом», если бы не одно «но». Это неудобный автомобиль, и его недостатки остро ощущаешь (например, коленом о дверь) именно на косогоре. Помимо тесной посадки, сказываются «резиночки» между органами управления и исполнительными устройствами. Тормоза, руль какие-то ватные. А как у «козликов» устроен привод дроссельной заслонки! *«Возьмите часы, откройте их и посмотрите, что там делается! Не правда ли, чепуха страшная?»*

На одной из горок, задравши нос для фотосъемки, УАЗ-31519 взял и заглох – видимо, крутизна оказалась предельной для карбюратора. Справедливости ради заметим, что УАЗ-31622 здесь уверенно тарахтел, но после распространил вокруг столь сильный запах бензина, что все решили: прохудился бак! Нет, топливо утекало через заливную пробку (привет Евро II).

Конечно, на просторах России (и Малороссии) можно устроить УАЗам и более серьезные испытания, чтобы нащупать предел возможностей каждой машины. Очевидно, у старой модели он отодвинут дальше. Но многие ли потребители смогут это оценить?



Если не брать в расчет специфические требования армии и «джиперов», УАЗ-31622 по обычным, пускай разбитым и размытым проселкам доставит хозяина и к месту рыбалки, и на ферму, и в лес... и из Миргорода не стыдно разъезжать в гости к помещикам. Словом, выполнит все то, чего ждут в первую очередь от предшественника. На том и помирились наши герои, ведь...

«...*несмотря на некоторое несходство, как Иван Иванович, так и Иван Никифорович прекрасные люди*».

ЗР

/МОДИФИКАЦИЯ

«ГАЗЕЛЬ» ПЕРЕЛЕТНАЯ

ПУТЕШЕСТВУЕМ И ОТДЫХАЕМ С КОМФОРТОМ

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Многие предметы вызывают совершенно определенные ассоциации и настроение. Ну о чем светлом и радостном можно подумать, глядя на лопату? Совсем другое дело удочка – в памяти всплывает тихая гладь реки на заре, отпуск… У меня при виде автомобиля для путешествий возникает непреодолимое желание рвануть куда-нибудь в неизведанные дали, подальше от надоевших пробок и людской суеты.

Именно это чувство недавно испытал в Нижнем Новгороде при знакомстве с кемпером модели 3259. Такой дом на колесах, разработанный компанией «АвтоЛИК», стоит 580 тыс. рублей. Базой для него послужила серийная цельнометаллическая «Газель» ГАЗ-2705, так что по общепринятой классификации он относится к категории переоборудованных стандартных фургонов.

Превращение грузовика в кемпер начинается с того, что стандартную металлическую крышу срезают, а вместо нее монтируют высокую пластиковую,





На ночь здесь можно разложить две полутораспальные кровати.

которая позволяет стоять внутри в полный рост (ЗР, 2002, № 8). Для компенсации возросших кренов задний мост снабжают стабилизатором поперечной устойчивости. Еще одна важная доработка – на двигателе ЗМЗ-406 карбюратор заменяют системой впрыска, что значительно улучшает топливную экономичность. В борт врезают окна – такие же, как на «Газели»-микроавтобусе; в потолке монтируют большой прозрачный люк «Вебасто» (он же аварийный выход), позади него на крыше кондиционер «Санден». Последние из видимых снаружи отличий – оригинальный передний бампер, «кенгурин» и противотуманные фары.

Салон изнутри покрывают дополнительной шумо- и теплоизоляцией, на гофрированный металлический пол стелют толстую фанеру, покрытую линолеумом, стены и потолок обшивают декоративными панелями. Общий недостаток всех переоборудованных фургонов – малая ширина салона в верхней части: ведь борта вверху сходятся и чем выше их наращивают, тем меньше расстояние между ними. Ну вот, помещение готово, осталось расставить мебель.

Слева впереди – своеобразное купе: два дивана и столик между ними днем образуют обеденную зону, а на ночь превращаются в полутораспальную кровать (1900х900 мм). Еще одна складная полка (2150х860 мм) – она расположена достаточно высоко, так что на ней можно отдыхать и днем, не мешая сидящим внизу. Позади купе – шкаф для одежды и биотуалет «Порта Потти». Правда, в последнем будет удобно лишь детям – высота помещения составляет всего 1500 мм, а сверху опять-таки полка.


Передняя панель оригинального дизайна.


В передней части уютного салона – четырехместное купе.


Автономное водоснабжение.


У правого борта расположены небольшой стол, телевизор, видеоплейер.

По правому борту сразу за входной дверью установлен узкий стол, под которым разместились термоэлектрический холодильник «Куллман» и видеоплейер «Супра». Чуть выше – телевизионная консоль с компактным жидкокристаллическим монитором «Нова» и блок управления бытовыми электросистемами. Дальше – двухконфорочная плита «Аристон» с вытяжкой и парой пятилитровых газовых баллонов внизу. В самой корме – умывальник с подачей воды электронасосом из 25-литрового бака. Слив из раковины открытый (прямо на землю), так что перед путешествием в Европу придется установить емкость для сбора грязной воды – там это обязательное требование. Для питания многочисленных потребителей на стоянке установлены дополнительный аккумулятор на 75 А·ч и преобразователь напряжения 12–220 В мощностью 900 кВт.

Есть изменения и в кабине водителя. Прежде всего обращает на себя внимание оригинальная панель современного дизайна. На ней разместилась высококлассная аудиосистема «Сони» с четырьмя динамиками. Пассажирское кресло установлено на поворотной платформе и чуть смещено к центру, так что на ходу можно развернуться в любую сторону, рассматривая окружающие красоты. А можно перебраться в салон: с ним кабина соединяется широким проходом.



...И вот нашли мы подходящую поляну, растянули прикрепленный на правом борту навес с игривым названием «маркиза», в его тени поставили стол и кресла – комплект складной мебели очень кстати прилагался к машине. Развели костер, достали шампуры, мясо, рюмки (в смысле чашки) и ну испытывать этот самый автокемпер в реальных полевых условиях... ЗР

ПОЛНЫЙ ТОРМОЗ /ТЕСТ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ



МЕНЯТЬ, ТАК УЖ «ПО КРУГУ»

Вряд ли сегодняшний потребитель может посетовать на нехватку запасных частей и аксессуаров для отечественных авто. Выбор огромен. Конечно, в этом море товаров немало подделок и недоброкачественной продукции. Но если задаться целью укомплектовать свое любимое детище во все самое-самое фирменное, легко это сделать. К сожалению, автозаводы не всегда могут отдавать предпочтение лучшему, будучи зажаты жесткими рамками ценообразования.

Идея данной работы родилась случайно, высказанная кем-то при очередном ремонте редакционной «двенадцатой». В погоне за стабильными и качественными тормозами испытатели ЗР уже привыкли педантично комплектовать передние механизмы не только фирменными колодками, но и дисками. Более того – у каждого пользователя наметились определенные пристрастия: кто-то предпочитает АТЕ, кто-то «Локхид» или «Феродо». Результат, как правило, предсказуем – автомобиль начинает тормозить не только лучше, но как бы более логично. Почему тогда не пойти на аналогичную замену сзади? Ведь про барабаны и то, что внутри них, мы частенько забываем – тормозят, и ладно. А если вместо изношенных штатных деталей поставить что-нибудь породистое? И вот уже в багажнике редакционного ВАЗ-2111 лежат два комплекта колодок «Феродо Премьер» – передних и задних соответственно, а к ним еще локхидовские диски и барабаны. Всем этим предстоит поэтапно оснастить автомобиль, чтобы наглядно продемонстрировать количественные изменения – если они произойдут.

Первое измерение – в базовом варианте, в котором автомобиль проездил 10 тыс. км. Полученный результат неплох и достаточно стабилен. При вскрытии «темной лошадки» обнаружили заводские вентилируемые диски спереди вкупе с немецкими колодками АТЕ, а сзади полностью вазовский «набор».

Для чистоты эксперимента меняем передние диски и колодки на «Локхид» и «Феродо» соответственно. Как и ожидалось, значительных изменений не происходит. Новые диски лишь убрали неприятные вибрации, вызванные деформациями уже пожилых отечественных изделий. В остальном «одиннадцатая» показывает схожий результат, отличающийся от первоначального на несколько сантиметров. Прибор констатирует незначительный рост усилия на тормозной педали, что объяснимо ускоренной обкаткой и иными фрикционными материалами колодок.

Теперь пора попробовать главное. Заменяем задние колодки, одновременно установив фирменные барабаны. Небольшой цикл притирочных торможений – и вперед на исходную. Первые же результаты обнадеживают: тормозной путь уменьшился минимум на пару метров. Уже неплохо: ведь попутно отмечена лучшая стойкость к нагреву, что позволяет многократно повторить достигнутый результат, а цифры при этом говорят сами за себя.

Конечно, на первый взгляд крохи – что такое 2–3 метра на фоне пятидесяти. Однако именно их может не хватить для того, чтобы избежать неприятностей. ЗР

Фирменные изделия «Локхид». На заднем плане – «родные» барабаны.



Набор от «Феродо» перед началом испытаний.



РЕЗУЛЬТАТЫ ТОРМОЖЕНИЙ

Температура +4°C, покрытие – сухой асфальтобетон

Вариант		Тормозной путь, м	Замедление, м/с²
1	**Базовый** Спереди: колодки АТЕ, диски ВАЗ Сзади – все ВАЗ	53,0	7,03
2	Спереди: колодки «Феродо», диски «Локхид» Сзади – все ВАЗ	53,2	6.90
3	Спереди: колодки «Феродо», диски «Локхид» Сзади: колодки «Феродо», барабаны «Локхид»	50,7	7,60

ВАЗ

В демонстрационном зале официального дилера АвтоВАЗа АО «Восток-Лада» журналистов познакомили с обновленным вариантом первого отечественного мини-вэна ВАЗ-2120. Его отличают оригинальные детали кузова, по-



вые передние фары и задние фонари. Разработаны модификации с удлиненным задним свесом и высокой крышей.

В перспективе на рынке появится модификация с приводом на заднюю ось. В модельном ряду двигателей для мини-вэнов и пятидверных «нив» ВАЗ-2131 на смену карбюраторному объемом 1,8 л придет двигатель с распределенным впрыском ВАЗ-2130-26. Такие агрегаты уже сертифицированы, их выпуск осваивает опытно-промышленное производство ОАО «АвтоВАЗ».

ГАЗ

В производстве грузовых автомобилей закончился монтаж линии по доводке окрашенных кузовов. Это комплекс оборудования для шлифовки, подкраски, сушки и полировки цельнометаллических кузовов «Газели» и «Соболя». Участок оборудован вентиляцией приточного воздуха и вытяжкой, кондиционированием, системой пенного и водяного пожаротушения. Ввод линии по доводке окрашенных кузовов позволит улучшить качество и потребительские свойства автомобилей «Газель» и «Соболь».

БМВ

Открыт опытный завод в Эхингене (Германия). Здесь будут разрабатывать, производить и испытывать новые компоненты и предсерийные автомобили. Производственные площади предприятия составляют 16 000 м² – на треть больше того, чем располагал концерн для этих целей ранее.

«АУДИ»

Введена в действие новая концепция управления производством. Она названа «Жемчужное ожерелье» и пока используется для новой А8. Система настолько



гибкая, что клиент может внести свои коррективы даже за два дня до начала изготовления кузова своего автомобиля. Программирование роботизированного производства и всей технологической цепочки, включая доставку комплектующих, происходит непосредственно перед началом сборки каждого кузова. Новая концепция позволит сэкономить на каждом автомобиле до 100 евро только за счет оптимизации процессов.

«ДАЙМЛЕР–КРАЙСЛЕР»

Разработана новая технология переработки отходов окрасочного производства. Лишняя краска, оседающая на стенках камеры, превра-



щается в метанол, который можно использовать в качестве растворителя или топлива для автомобилей с силовой установкой на топливных элементах. В 1990 году набиралось до 19,9 кг таких отходов на один автомобиль, а в 2001-м их осталось всего 0,2 кг. Однако в масштабах завода это – 84 т в год. Остатки лака осушают и прессуют, а затем брикеты направляют в синтезаторы, где превращают в практически чистый метанол.

«РЕНО»

Фирма расширяет гамму автомобилей, продающихся на российском рынке. Наряду с «Рено-Лагуна II» в комплектации «Экспресьон» (Expression) с двигателями 1,8 л (90 кВт/123 л. с.) и 2,0 л (103 кВт/140 л. с.), теперь предлагаются модели в комплектации «Привилеж» (Privilege) с новым 3-литровым бензиновым двигателем V6 (152 кВт/210 л. с.). Автомобиль комплектуется только адаптивной пятиступенчатой автоматической коробкой передач. Появилась также новая модификация «Отентик» (Authentique) с 16-клапанным двигателем объемом 1,8 л, предлагаемая по привлекательной цене $19 500.

«КРАЙСЛЕР»

Концепт «Вояджер Натриум» назван «Лучшей новостью 2002 года». Так решило жюри журнала «Попьюлер Сайенс». Этот автомобиль, работающий на оригинальном топливе – боргидриде натрия, завершил весной первые публичные испытания. «Для решения актуальнейшей задачи получения водорода на борту «Крайслер» представил самый многообещающий вариант из всех, которые мы до сих пор видели», – таково обоснование жюри. Новое топливо негорюче, экологически чисто и обеспечивает «Вояджеру» запас хода в 500 км. Более того, это вещество – боргидрид натрия – производится многими фирмами и даже может регенерироваться после выделения водорода.



В РОССИИ ПОЯВИЛСЯ «ИВЕКО-СТРАЛИС» – «ГРУЗОВИК 2003 ГОДА»

ТЕКСТ / НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

«Стралис» – искусственное слово, имя флагмана производственной программы ИВЕКО. Итальянскую машину собирают в Германии в Ульме на бывшем заводе «Магирус». Пока в Москве их всего пара, да в Питере – один. Но популяция растет. Есть надежда, что новый тягач укрепит позиции ИВЕКО на загадочном российском рынке. Но... остры на язык земляки – «Мерседес» зовут «мерином», «Сканию» – «скамейкой». Имя «Стралис», возможно, ласкающее слух западноевропейцев, наверняка обзаведется русской транскрипцией. И, будьте уверены, с хорошей адгезией...

«КУРСОР» – БУРБОНСКИЙ, «ХОЛСЕТ» – АНГЛИЙСКИЙ

Все семейство двигателей «Курсор» 8, 10 и 13 литров делают во Франции, в Бурбон-Ланси. Родоначальник династии, «Курсор-8», появился в 1998 году для грузовиков «ИВЕКО-ЕвроТех» и «ЕвроСтар». Основное отличие от прежних моторов – электронные насос-форсунки и четыре клапана на цилиндр. Для «Стралиса» подготовили и отладили более мощный вариант: увеличив ход поршня и диаметр цилиндра, получили «Курсор-10».

Рядная «шестерка» с турбонаддувом, интеркулером и электронными насос-форсунками соответствует нормам Евро III. Мощность – 430 л. с. Неплохо для десяти литров, но говорят, что с армейских модификаций этого двигателя снимают больше тысячи. Очень легкий – 678 кг, хотя чугунный (наш ЯМЗ-238 весит 1385 кг).

Особенность современных дизелей ИВЕКО (даже маленького «ТурбоДейли») – общий корпус коренных подшипников. Он существенно прибавил жесткости блоку. Чтобы добиться идеально легкого вращения «колена» (а значит, и большего ресурса), крышки и постели коренных шеек делятся на три подразмера с шагом 0,01 мм (можно точнее подобрать). Соответствующие подразмеры и метки есть и у коренных вкладышей.

Добиться постоянства крутящего момента в широком диапазоне оборотов (1900 Н·м от 1050 до 1600 об/мин) помог турбокомпрессор «Холсет». Изменяемую геометрию направляющего аппарата лопаток и, соответственно, производительность контролирует блок управления двигателем. Он же управляет декомпрессионным моторным тормозом и круиз-контролем. Для нового мотора пришлось увеличить поверхность радиатора по сравнению с «ЕвроСтар» на 23%. Муфта вентилятора теперь – электромагнитная, с пневматическим исполнительным механизмом, управляется «мозгами» двигателя и экономит почти 2% топлива. Но зимой воздух и «Тосол» надо еще нагреть. Между впускным коллектором и головкой встроили мощный ТЭН. Есть и предпусковой подогреватель, поэтому увидеть зимой факельное шествие, точнее, беготню вокруг замерзшего «Стралиса» не удастся. Он пустится и при -20°С, но масло придется заливать с «пятеркой», то есть 5W30.





Стартер, оказалось, японский: в три раза меньше камазовского, но зато как крутит...

ГЕРР ZF И МИСТЕР ROCWELL

Коробки «Цанрадфабрик» знают «от тайги до британских морей» – они работают почти на всех грузовиках Европы (теперь и на КамАЗах). Специально для «ИВЕКО-Стралис» сделали коробку «Евро-Троник II» – механическую с электронным управлением. Прежняя, «Евро-Троник I», успела поработать на «старах» и «техах».

Конечно, автомобильную электронику в России не любят (водители «Совтрансавто» говорят об «Актросе»: «Мерседес» испортился – напихали много электроники).

Однако сегодня никто не смотрит черно-белый «Рекорд» и не считает деньги на железном «Феликсе». Электронно-управляемая КП не так страшна и коварна, как кажется. Коробку ЗИЛа или КамАЗа тоже можно сделать

В СВЯТЦАХ НЕ ЗНАЧИТСЯ

электронной, если на штоки механизма переключения установить пневмоцилиндры, как на ИВЕКО. Подача воздуха к ним – через электромагнитные клапаны (для них свой, «коробочный» электронный блок). Тот, в свою очередь, связан в единую сеть с блоками двигателя, тормозов, подвески. Трансмиссионные «мозги» можно перепрограммировать на мощностной или экономичный режим – при работе на «автомате» более высокая передача будет включаться позже или раньше. Но можно переключаться и вручную, и даже в аварийном режиме в обход «мозгов»: задача водителя – следить за дорогой и изредка поглядывать на дисплей – что там включила эта хитрая коробка. Кроме того, на дисплей выводится информация об износе диска сцепления, давлении воздуха в приводе коробки и неисправностях системы.

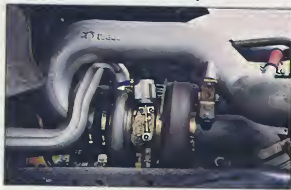
Конечно, есть делитель, демультипликатор, гидродинамический замедлитель. Вместо синхронизаторов на первичном валу многодисковый фрикционный тормоз с пневмоприводом. Командуют им «коробочные мозги», сравнивая через датчики обороты первичного и вторичного валов.

Задний мост – настоящий американский «Роквелл», хотя делают его в Италии по лицензии. Конструкция обычная: гипоидная главная передача, электропневматическая блокировка дифференциала. Но ресурс вызывает уважение – больше двух миллионов километров! Мосты этой марки, визитная карточка качества, стоят почти на всех «американцах».

КАЖДОМУ КОЛЕСУ – СВОЙ МОМЕНТ

Подвеска здесь, как на многих грузовиках. Опция – централизованная система смазки. Этот «Стралис» будет таскать высокий рефрижератор, поэтому, чтобы не вылезать за разрешенную четырехметровую высоту, поставили низкопрофильные шины и очень низкое седло Jost.

Педалью тормоза водитель лишь задает интенсивность замедления. Электронный блок (экономя тормозные накладки) сначала включает моторный тормоз и гидродинамический замедлитель – интардер. Если этого недостаточно – основную систему, причем тормозной момент равномерно распределяется по осям тягача и полуприцепа. При торможении

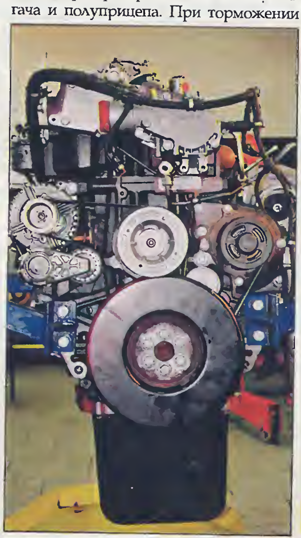


Турбокомпрессор «Холсет» наддует мощности в цилиндры.

Поликлиновой ремень один, но - длинный. На коленвале - гаситель крутильных колебаний.

Толстые коромысла работают с клапанами. Тонкое (справа) - с насос-форсункой.





в повороте, на скользкой дороге, чтобы не сложить автопоезд, тормозные силы перераспределяются по осям тягача и прицепа и даже по отдельным колесам. А так как все микропроцессоры связаны в сеть, «мозги» еще и «придушат» двигатель. Конечно, «мастер» сумеет положить автопоезд на бок, но система-то создана, чтобы помочь умному водителю. А не допускать дурака за руль – задача кадровой службы. Другие преимущества EBS перед тормозами с АБС: сократился на 16% тормозной путь – это немало, уменьшился и стал более равномерным износ колодок. Кроме того, информация об износе колодок и тормозном моменте на каждом колесе выводится на дисплей, поэтому можно прогнозировать сроки их замены и ремонта. А это экономия денег и времени.



Принц и нищий.

У «КАБИНЕТА ШЕФА» ДВЕ ДВЕРИ...

Кабина по последней моде: высокая – внутри почти два метра, широкая – длина спальника 197 см. И с плоским полом – горб, даже маленький, уже никто не делает – не ровен час, водитель с устатку споткнется, добираясь до матраса. Нам бы их проблемы! Входить легко – три ступеньки, удобные поручни, выходить тяжело – от зависти и досады за родной автопром. У них кондиционер, холодильник, автопомка с таймером, а у нас по-прежнему одна паяльная лампа на две машины.

Завожу мотор – шума и вибраций почти нет, кажется, двигатель с насос-форсунками работает тише обычного ТНВД. Очень понравилась комбинация приборов – ярко-синий фон и белая оцифровка. Блок контрольных ламп в стиле Малевича – черные треугольники и овал, а между ними – пятидюймовый цветной «телевизор», готовый рассказать все и обо всем. Перелистать меню очень просто, клавиши находятся на руле (это модно) с правой стороны. Левые клавиши управляют магнитолой и мобильником.

Нет педали сцепления... Всем управляет «коробочный» блок. На набалдашнике рычага нажимаю левую, серую кнопку «F» – включаю «автомат». На дисплее загорается цифра «3»: фура пустая, можно трогаться и с третьей. Добавляю газ, одновременно снимаю с ручника. Плавно включается сцепление, автопоезд пошел. Короткий разгон, и обороты двигателя падают – а на дисплее высветилась «пятерка». Но дальше прыгать через «ступеньку» не получается. Мчимся вперед. Скорость уже 80, на дисплее «12». Мягко проходим стыки дорожных плит – у кабины новая пневмоподвеска со стабилизатором. Вдали на светофоре загорается красный, притормаживаю. Мотор чуть взвывает: мягко, без скрежета включилась «десятка», потом «восемь», «шесть» – на этой подкрадываюсь к светофору. Нажимаю на тормоз чуть сильнее. Юза колес нет, но «сцепка» встает, как вкопанная. Минута ожидания, «зеленый». Можно продолжать движение. «Стралис» едет по России. ЗР




Повернув пассажирское сиденье, убрав нижнюю полку, получим из кабины кабинет. Здесь зарабатывают деньги, а не радикулит.

IVECO STRALIS

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: колесная формула – 4х2; нагрузка на седельно-сцепное устройство – 12 000 кг; снаряженная масса – 6850 кг; полная масса автопоезда – 44 000 кг; максимальная скорость (с ограничителем) – 90 км/ч; расход топлива – 34–36 л/100 км. **ДВИГАТЕЛЬ:** «Курсор-10», дизельный, шестицилиндровый, с турбонаддувом и интеркулером, Евро III; рабочий объем – 10,5 л; мощность – 312 кВт/430 л. с. при 2100 об/мин; максимальный крутящий момент – 1900 Н·м при 1750 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** сцепление – однодисковое диафрагменное; коробка передач – механическая, электронно-управляемая, двенадцатиступенчатая с демультипликатором и делителем; главная передача – гипоидная с блокировкой дифференциала – 4,1. **ПОДВЕСКА:** спереди – зависимая, рессорная, сзади – пневматическая с гидравлическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости. **ТОРМОЗА:** дисковые пневматические, электронно-управляемые (система EBS), с энергоаккумуляторами в задних механизмах. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** с гидроусилителем. **РАЗМЕР ШИН:** 315/60R22,5. **ЦЕНА** – 90 тыс. евро.

ТЫ МЕНЯ УВАЖАЕШЬ?

ЭЛЕКТРОМАГНИТНАЯ СОВМЕСТИМОСТЬ КОМПОНЕНТОВ АВТОМОБИЛЯ

ТЕКСТ / ОЛЕГ МИХЕЕВ, СЕРГЕЙ МИШИН, АВТОВАЗ

Включая электробритву, пылесос или кофемолку, каждый наверняка обращал внимание, что по «картинке» на экране телевизора вдруг побежала рябь, сопровождаемая хрипом из динамиков. «Помехи», – обычно говорят в таких случаях. Действительно, любой электрический или электронный прибор при работе излучает электромагнитные волны. Их-то и ловит телевизионная антенна, а телеприемник делает видимыми и слышимыми. А сколько таких волн, генерируемых силами природы и человеческой деятельностью, остается за кадром! Грозовой разряд и магнитные бури, электростанции и линии электропередач, электромоторы и сотовые телефоны – список огромен. Чем больше таких устройств, тем сложнее им ужиться вместе. Ведь они воздействуют друг на друга, «засоряют» окружающую среду, а иногда к тому же небезвредны для нашего здоровья.



Особенно сложно приходится электронике. «Просим отключить сотовые телефоны на период взлета самолета и набора высоты!» – такой фразе стюардессы уже никто не удивляется. Ведь сигнал, излучаемый мобильником, может организовать сбой в электронной бортовой системе самолета. Аналогичная ситуация и в автомобиле, причем осложнения нарастают тем интенсивнее, чем больше в нем электроники.



Испытания автомобиля в большой безэховой камере.
За рулем – автопилот.

Сбои в работе компьютера, управляющего впрыском, отопителем, подушкой безопасности, антиблокировочной системой тормозов и др., могут привести к отказу или, наоборот, к срабатыванию той или иной системы в самый неподходящий момент. А ведь спровоцировать этот сбой, как мы знаем, способен любой электромагнитный импульс – от звонка сотового телефона и радара инспектора ДПС до проезда под проводами ЛЭП и грозового разряда. Да что молния – порой хватит статического электричества, накопленного шерстяным свитером водителя или дубленкой пассажирки. Изучает и старается предотвратить подобные проблемы целая наука об электромагнитной совместимости (ЭМС).

Первые требования к ЭМС, касающиеся автомобилей, появились еще в середине 40-х годов прошлого столетия. Это нормы уровня радиопомех, излучаемых работающим двигателем. Специалистам они известны как Правило R10 ЕЭК ООН – по нему по сей день проводится омологация автомобилей в Европе. Давным-давно оценку уровня радиопомех проводили за городом, вдали от промышленных объектов и других источников электромагнитного излучения, чтобы исключить их влияние на результаты. С тех пор электроники в автомобиле значительно прибавилось, а в Правиле R10, несмотря на сохранившееся название, появилась проверка электронных систем на надежность под воздействием внешних электромагнитных излучений.

Для решения этих задач в 1995 году на ВАЗе был создан комплекс электромагнитной совместимости.

Работы по ЭМС начинаются с испытаний и доводки тех компонентов автомобиля, которые излучают электромагнитные импульсы или могут на таковые среагировать. Сначала в специальных камерах проводят стендовые испытания отдельных узлов.

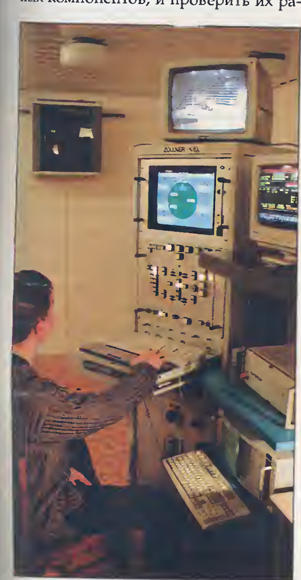
Одна из них – малая безэховая, сделана из оцинкованной стали. Ее внутреннее пространство полностью изолировано (на языке специалистов – экранировано) от внешнего мира. Стены и потолок камеры покрыты пирамидами – «поглотителями» волн. Таким образом, исключается электромагнитное эхо – отсюда и ее название. Внутри созданы условия для имитации работы испытуемого узла, есть регистрирующие приборы для оценки уровня излучаемых им радиопомех. В камере можно создать электромагнитное поле с частотой от 100 до 18 000 МГц и напряженностью до 200 В/м и облучать этим полем испытуемый узел. Причем экранирующие свойства стен не позволяют электромагнитным полям «просочиться» наружу. Эта камера позволяет оценить излучение, исходящее от автомобильных компонентов, и проверить их работоспособность под воздействием внешних электромагнитных полей.

Есть еще так называемая малая ТЕМ-камера (с поперечными электромагнитными волнами). В ней проверяют электронику на способность противостоять электромагнитному полю с частотами от 50 Гц до 200 МГц и напряженностью до 5000 В/м.

Отметим, что не все системы автомобиля должны сохранять работоспособность при воздействии мощного электромагнитного импульса. Для некоторых допустимы небольшие перебои в работе, хотя главная задача второстепенных систем – просто не выйти из строя. Зато те, что отвечают за безопасность движения (подушка безопасности, электроусилитель руля, АБС), обязаны четко функционировать даже при самых жестких электромагнитных воздействиях.

Но окончательную проверку электроника проходит уже в составе автомобиля. Для этих испытаний создана большая безэховая камера размерами 30х20х10 метров.

Для имитации движения автомобиля в камере есть роликовый стенд: он позволяет воссоздать практически любые дорожные условия. На месте водителя – программируемый робот. Управление роликовым стендом, электронным шофером и наблюдение за контрольно-измерительными приборами ведут из операторской по оптическим кабелям (этим электромагнитные поля не страшны), используя автоматизированные системы. Визуальный контроль – видеокамерами.



Пост управления испытаниями в большой безэховой камере.



Измерение параметров кондуктивных помех.

Способность автомобиля противостоять грозовому разряду и без опаски проезжать под проводами мощной ЛЭП проверяют в большой ТЕМ-камере. Здесь ему приходится доказывать свою работоспособность в электромагнитном поле с частотой от 50 Гц до 20 МГц. Как и в предыдущей камере, есть роликовый стенд и «автопилот».

Но комплекс ЭМС занимается не только электромагнитной совместимостью автомобильных компонентов с внешним миром. Здесь решают проблему сосуществования узлов и систем внутри самого автомобиля. Например, на электронику заметно влияет работа электрооборудования. Все знают, что напряжение бортовой сети составляет 12 В. Знают также, что при пуске двигателя на морозе, да еще при подсевшем аккумуляторе оно может упасть до 5–6 В. Но гораздо меньше известно, что в бортовой сети бывают импульсные помехи напряженностью 100 В и более (специалисты называют их кондуктивными). А причина их возникновения – не только включение–выключение мощных потребителей электроэнергии, работа электромагнитных клапанов и реле, но и просто плохо закрепленная, «дребезжащая» (в электрическом смысле) клемма на аккумуляторе. И такое перенапряжение все электронные узлы должны выдерживать, а те, что отвечают за безопасность движения, – еще и работать без малейших сбоев. Поэтому все электронные узлы должны быть устойчивы к «провалам» и «выбросам» напряжения, к импульсным перенапряжениям в несколько сотен вольт.

Остается проверить устойчивость электроники автомобиля к электростатическому разряду. В жизни его вызывает одежда водителя и пассажиров. При таких испытаниях изделия подвергают «электрошоку» с напряжением до 20 киловольт.

Теперь специалисты комплекса электромагнитной совместимости ДТР ВАЗа (департамент технического развития – бывший НТЦ ВАЗа) уверены в том, что электронные системы не боятся помех. Впрыск топлива и электроусилитель не откажут при проезде рядом с ЛЭП, а подушка безопасности не «выстрелит», даже если молния ударит совсем рядом...

Конечно, если только вы не оборудовали машину «левой» сигнализацией или каким-либо другим электронным устройством сомнительного производителя. ЗР

КУДА УЕДУТ ШИНЫ

/ТЕНДЕНЦИИ

РЕЗИНА И СИНТЕТИКА, НЕМНОГО ВОЗДУХА И ЭЛЕКТРОННЫЕ ДАТЧИКИ – РЕЦЕПТ КОЛЕСА БУДУЩЕГО

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ

Прошли времена, когда мы делили шины на «лысые» и «еще ничего». Теперь дотошные автолюбители, выбирая «обувь» из магазинного изобилия, порой глубоко вникают в тонкости. Но, подобрав удобные «башмаки» на предстоящий сезон, интересно отвлечься от прозы жизни и заглянуть в будущее. Какими будут шины через несколько лет?

БЫСТРО, БЕЗОПАСНО, ЭКОНОМИЧНО

Путь шинникам указывают производители автомобилей. Одно из главных требований – безопасность. Шина обязана обеспечивать хорошую устойчивость и управляемость машины, цепко «держать» дорогу не только на сухом, но и мокром покрытии и, разумеется, быть прочной. Хотя рост «максималки» в последнее время замедлился (похоже, достигнут разумный предел), специалисты по-прежнему уделяют немало внимания скоростным свойствам «обуви».

Большинство водителей редко проверяют давление в колесах. Шинникам приходится мириться с нашей ленью: современная покрышка должна сохранять рабочие характеристики при пониженном (не нулевом!) давлении.

Снижение шума и вибраций – еще одна головная боль. Ведь показатели комфортности косвенно влияют и на безопасность. Поэтому законодательные требования планомерно ужесточают. Кстати, очередные поправки в Европе введут в 2003 году.

Стараясь достичь компромисса (ведь улучшая один показатель, нетрудно испортить остальные), конструкторы работают сразу в нескольких направлениях: снижают массу шины, колдуют над рисунками протектора, совершенствуют резиновые смеси, пытаются использовать нетрадиционные для шинной индустрии экологически чистые материалы.

ПРОЩАЙ, ЗАПАСКА!

Многие фирмы уже производят покрышки, на которых можно ехать даже при нулевом давлении. Пока их устанавливают лишь на дорогие автомобили, но в обозримой перспективе такими шинами будут комплектовать и массовые машины.

Компания «Мишлен» в этом году резко увеличит выпуск покрышек PAX, разработанных еще в середине 90-х годов прошлого века. При проколе шина опирается на резиновое кольцо, уложенное внутри. Рекорды скорости на таком колесе ставить нельзя, а проехать (причем без особого дискомфорта) десятки и даже сотни километров до сервисной станции – не проблема.

Серьезный недостаток такой безопасной конструкции – лишний вес. Первые шины PAX были тяжелее обычных на 8 кг. С помощью компьютерного моделирования конструкторы снизили «привес» вдвое. А сейчас испытания проходит новая версия: внутреннее кольцо из полиуретана стало легче еще на 2 кг.

Похожие конструкции предлагают «Гудьир», «Континенталь», «Бриджстоун» и другие крупные производители. Специалисты полагают, что





Безопасная покрышка PAX от фирмы «Мишлен». При проколе можно проехать несколько сотен километров со скоростью до 80 км/ч (слева).
Новая разработка фирмы «Юнироял» – шина «Ралли-680». Из-за оригинального рисунка протектора и применяемых материалов новинка выигрывает у предшественницы («Ралли-580») в топливной экономичности, устойчивости и управляемости на мокром асфальте.

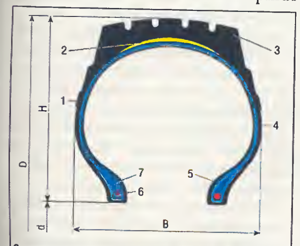
к 2020 году покрышки, которым не страшны проколы, будут на всех (!) автомобилях. И не только ради безопасности – запаска окончательно уйдет в отставку. Дотошные «счетоводы» прикинули, что за каждый дециметр полезного пространства автомобиля покупатель платит в среднем 4–5 евро. Значит, безопасные шины позволят выиграть примерно 400–500 евро!

РЕЦЕПТЫ ЗАВТРАШНИХ ГУРМАНОВ

Возможно, с годами фраза «купил резину» окончательно потеряет смысл. Фирма «Гудьир» вместе с компанией «Эмиритайр» вовсю работают над шиной из полиуретана. Такие покрышки легче обычных, а значит, они помогут снизить расход топлива и уменьшить неподрессоренные массы. Правда, о серийном производстве разговор пока не идет. Но упорство специалистов наверняка принесет плоды.

Основной компонент, который ныне применяют для увеличения износостойкости шины, – технический углерод, который легко смешивается с каучуком. Однако у углерода уже есть сильный конкурент – кремниевая кислота. Благодаря ей снижается сопротивление качению, при этом улучшается сцепление на сухом и мокром покрытии. Но будут ли применять кремниевую кислоту в серийных шинах, пока не ясно: такие покрышки дороже и сложнее в изготовлении и переработке.

Кроме технического углерода и кремниевой кислоты, пробуют и другие материалы – например, цеолиты и глины. Тот же «Гудьир» в ходе долгих исследований создал биополимерный наполнитель на основе крахмала. Как заверяют американские специалисты, новое вещество снижает сопротивление качению без ухудшения остальных свойств шины. И, что особенно важно, этот наполнитель экологически чист.



Основные размеры и конструкция современной шины: D – наружный диаметр; H – высота профиля; B – ширина профиля; d – посадочный диаметр; 1 – каркас; 2 – брекер; 3 – протектор; 4 – боковина; 5 – борт; 6 – бортовая проволока; 7 – наполнительный шнур.

Поскольку на конвейере автомобили «обувают» обычно во всесезонные покрышки, задача производителя – «сварить» шину, одинаково хорошо работающую при отрицательных и положительных температурах. Неплохо продвинулась на этом пути фирма «Мишлен», выпустив на рынок шины с маркировкой «Road+Winter» (дорожная + зимняя). Такая «резина» сохраняет работоспособность до минус 5°С. Для Западной Европы этого достаточно.

«ЭЛЕКТРОННАЯ» ШИНА

К чипам и датчикам, спрятанным в укромных местах машины, автомобилисты уже привыкли. А скоро электроника проникнет… и в шины. Уже сегодня дорогие автомобили оснащают системами для контроля давления в колесах (ЗР, 1999, № 10). Датчики, установленные на ниппелях, посылают радиосигнал на информационное табло.

Отслеживать падение давления можно и при помощи датчиков скорости, установленных на колесе. Если шина начинает «травить», ее наружный диаметр уменьшается, а скорость вращения возрастает. При понижении давления до 1,2 бар перед водителем вспыхивает контрольная лампа.

Но производители не собираются на этом останавливаться, пытаясь научить шину… «чувствовать» дорогу. Фирма «Континенталь» представила измерительную систему SWT (Side Wall Torsion Sensor – датчик деформации боковины. Подробнее см. ЗР, 1999, № 8). В резиновую смесь добавлен ферромагнитный порошок – на внутренней боковине шины нанесены намагниченные участки. Рядом с колесом – в верхней части шины и у обода – установлены датчики, фиксирующие боковые (при поворотах) и продольные (при разгоне и торможении) силы. Информация, снятая с шины, адресована вспомогательным системам, корректирующим траекторию движения автомобиля, – АБС, ESP и т. д. Пока покрышка умеет определять лишь направление силы, вызывающей деформацию боковины, но скоро специалисты научат ее также измерять эти величины.


Первая радиальная шина «Мишлен». В 60-е годы «радиалка» вытеснила диагональную конструкцию, поскольку отличалась меньшим сопротивлением качения и большим ресурсом.

Первый шаг к «электронной» шине сделан – дальше ей предстоит набираться разума. На покрышку планируют взвалить не только измерительные функции. Основная задача – заставить электронику контролировать сцепление резины с дорогой. Тогда протектору не нужен рисунок – шина сама будет подстраиваться под любое покрытие. А значит, появится дополнительная возможность снизить шум и расход топлива, одновременно повысив безопасность.

Многие специалисты приходят к мнению, что шину (тем более «электронную») нужно разрабатывать под конкретную модель автомобиля: необходимо подстраивать ее характеристики под подвеску, рулевое управление, тормоза и вспомогательные системы.

В СВОЕМ ОТЕЧЕСТВЕ

Будущее российской шинной промышленности напрямую зависит от перспектив автопрома. Крупнейший производитель – ВАЗ обещает поставить на конвейер «Калину», обновить «Жигули», да и у нынешних моделей есть перспектива для развития. Значит, большинство российских шин будут иметь посадочный диаметр 13 и 14 дюймов. Колеса большей размерности уместятся в ниши этих автомобилей только со сверхнизкопрофильными покрышками. А они пока не для нас – до́роги в производстве и для плохих дорог не пригодны. Перспективные модели не преодолеют планку 200 км/ч, значит, им не нужны быстрые, но дорогие покрышки.

Однако наши шинники совместно с иностранными спецами (отечественные заводы один за другим попадают в сферу интересов зарубежных концернов) вовсю работают над новыми рисунками протектора, пробуют современные материалы и резиновые смеси. Хочется верить, что уже в этом году российские автолюбители почувствуют отдачу от иностранных капиталовложений. ЗР

КТО НА СВЕТЕ ВСЕХ СИЛЬНЕЕ

ОДИН «БУГАТТИ» = 200 «ЛИЖЬЕ»

ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

СИЛЫ ЕСТЬ...

Остряки говорят: аварии происходят от того, что мы ездим по вчерашним дорогам на завтрашних машинах с послезавтрашней скоростью. Тем не менее автомобили становятся все мощнее. Фирмы и тюнинговые ателье устроили настоящую «гонку вооружений» и продолжают устанавливать рекорды.

Королевский титул среди серийных автомобилей, предназначенных для езды по дорогам общего пользования, до последнего времени принадлежал «Мак-Ларену-F1». Об этом даже есть запись в Книге рекордов Гиннесса: 31 марта 1998 года автомобиль развил 386,7 км/ч, а первую «сотню» разменял уже через 3,2 с. Рекорд дался во многом благодаря двигателю: 461 кВт/627 л. с.! Но, похоже, ходить в победителях «Мак-Ларену» уже недолго, к тому же его выпуск свернули, изготовив лишь около сотни машин.

В лидеры вырывается «Феррари-Энцо» с 12-цилиндровым 6-литровым мотором, развивающим на 33 «лошади» больше – 485 кВт/660 л. с. Чтобы достичь этого показателя, конструкторы применили впускной коллектор с изменяемой длиной и двенадцатью индивидуальными дроссельными заслонками, а также «формульную» схему изменения фаз газораспределения.

Но конкуренты не дремлют: возможно, все нынешние рекорды побьет «Бугатти-ЕВ 16•4 Вейрон». Начать производство обещают в конце текущего года. Купе длиной 4,6 м скрывает в своих «недрах» 8-литровый 16-цилиндровый мотор, развивающий на прототипах 735 кВт/1001 л. с.! В конструкции двигателя многое сделано по аналогии с моторами гоночных машин: система смазки с сухим картером, четыре распредвала. Наполнить цилиндры помогают четыре (!) турбокомпрессора.



Создатели называют «TVR Спид Твелв», под капотом которого 800 «лошадей», «машиной для настоящих гонщиков, а не для детишек богатеев».

Видимо, с появлением «Вейрона» немецким властям все же придется пересмотреть правила дорожного движения, не ограничивающие максимальную скорость в левом ряду на автобанах. «Бугатти» может разогнаться до 300 км/ч менее чем за 14 секунд! Страшно представить, что может натворить монстр с максимальной скоростью за 400 км/ч, если на его пути окажется «ползущий» на 150 км/ч «чайник».

Американцы стараются не отставать от Европы. Поговаривают о начале мелкосерийного выпуска американского «Шевроле-Камаро ZL1». Несмотря на схожую с обычным «Камаро» внешность, автомобиль, показанный два года назад в качестве концепт-кара, уникален. Его восемь цилиндров объемом 8,4 л таят в себе мощь 566 кВт/770 л. с. и крутящий момент 922 Н·м.

Восьмисотсильный «Додж-Хеннеси Вайпер Веном 800 ТТ», который соберут для желающего «всего» за 150 000 долларов, претендует, видимо, не только на звание одного из самых мощных, но и на титул машины с самым длинным названием.

Англичане из фирмы TVR также способны потягаться с конкурентами. Модель «Спид Твелв» почти готова к производству. Прототип снабжен 12-цилиндровым V-образным двигателем, составленным из двух серийных шестицилиндровых моторов. В распоряжение водителя «Спид Твелв» предоставят 588 кВт/800 л. с. и 900 Н·м крутящего момента.

По пятам англичан идут конструкторы из итальянской «Ламборгини»: в обстановке строгой секретности они готовят модель L147 GT1, призванную затмить все предыдущие творения фирмы. По слухам, примерно за 450 000 евро клиент получит «хлыст», которым сможет погонять 660 «лошадей».

Любопытно, что не все рекордсмены – накачанные спортсмены. Например, в номинации «самый мощный дизель» лидирует фирма «Фольксвáген» с несколькими отнюдь не спортивными в классическом понимании моделями. Десятицилиндровый V-образный мотор мощностью 230 кВт/313 л. с. устанавливают на «Фаэтон» и «Туарег». Кстати, крутящий момент двигателя 750 Н·м – заявка на абсолютный рекорд! «Туарег» заодно выходит в лидеры среди дизельных вседорожников.

Среди тюнинговых ателье отличился «Брабус». Фирма производит мелкими партиями «Мерседес» S-класса на базе дизельной модификации S400 CDI. Мощность двигателя увеличили до 242 кВт/330 л. с. Из-под «пера» «Брабуса» уже вышли самые мощные в мире универсал, бензиновый седан и вседорожник.

В мире немало талантливых чудаков – тюнингистов-самоучек, желающих затмить славу конструкторов-профессионалов. Швед Ганс Далбек, обладатель «Фольксвагена-Гольф» четвертого поколения, похоже, превзошел всех «самоделкиных». Он установил под капотом своей машины пятицилиндровый турбомотор «Ауди», доведенный

«Бугатти» планирует выпустить лишь около трехсот 1000-сильных монстров «ЕВ 16·4 Вейрон».

собственными силами. Кроме того, Далбек приладил к двигателю турбину большей производительности и два промежуточных охладителя воздуха. Это «хозяйство» заняло… половину багажника. По утверждению инженера, при давлении 2,5 бар мотор развивает под 450 л. с., а с ростом до 3,3 бар мощность приближается к 900 л. с.!

ИЗ ЖИЗНИ ПОНИ

Пока одни конструкторы пытаются «перекричать» друг друга ржанием огромных табунов, другие решают более приземленные задачи: их «боги» – экономичность и налоговые льготы. Чем меньше киловатт выдает мотор, тем лучше. Городской карапуз «Смарт», кстати, совсем не «слабак». При рабочем объеме 0,6 л двигатель развивает 33 кВт/45 л. с. «Умник» разгоняется до 135 км/ч, а больше хозяину такой машины и не нужно.

В послевоенные годы европейцы ездили на простеньких, слабеньких мотоколясках. Идея не умерла и в современном, ставшем зажиточным Старом Свете. На дорогах по-прежнему встретишь так называемые квадрициклы. Правила дорожного движения некоторых стран допускают к управлению почти игрушечными на вид автомобильчиками даже тех, у кого нет «прав». Очередной виток популярности пришелся на конец 90-х, когда машины достигли приемлемого уровня комфорта.

Отличить квадрицикл от традиционной малолитражки несложно, достаточно заглянуть в графу технической характеристики «мощность». Даже у наиболее «серьезных» аппаратов из группы «тяжелых» моторы развивают не более 15 кВт/20 л. с. Такие машины можно водить с 16 лет. Но тинейджеров особенно привлекают «легкие» автомобильчики снаряженной массой до 350 кг с двигателями 4 кВт/5,4 л. с. и «максималкой» 45 км/ч: водить их разрешено с мотоциклетными правами уже с 14 лет!

Конструкции этих машинок, как правило, схожи: пространственная рама, на которую крепят пластмассовые кузовные панели; вполне «взрослые» подвески «Мак-Ферсон»; нередки гидроусилители руля и даже АБС. Жесткие рамки, ограничивающие мощность, не позволяют выделить самого слабого. Одинаковые шансы на рекорд имеют французская фирма «Эксам», выпускающая до 15 000 квадри-

«Трибо-43» – уменьшенная копия «взрослых» родстеров. Машина с 15-киловаттным двигателем поступит в продажу в 2004 году.





Французская «Мега» – самый маломощный грузовик мира, но и расход топлива всего 3,5 л!

циклов в год, и ее земляки, например, «Лижье» и «Шатане».

Как правило, в квадрициклах используют двухцилиндровые двигатели, причем подавляющее большинство производителей отдают предпочтение итальянским дизелям «Ломбардини» или японским «Кубота». Их объем редко превышает 500 см³, хотя бывают исключения: например, на «Листере-Петтер» – 20-сильный мотор о 930 кубиках. Примечательно, что этот же двигатель устанавливают на модель «Утилит» фирмы «Эрад», предназначенную… коммерсантам. Грузоподъемность машинки, несмотря на мощность 14 кВт/20 л. с., достигает 750 кг; фирма выпускает «Утилит» даже в самосвальной и мусоросборочной версиях.

До чего разнообразен и даже причудлив автомобильный мир! Пока одни неторопливо трусят, пыхтя пятисильным дизелем, владельцы табунов в 800 и более скакунов «отрываются» на автобанах, сжигая ведра бензина. ЗР

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

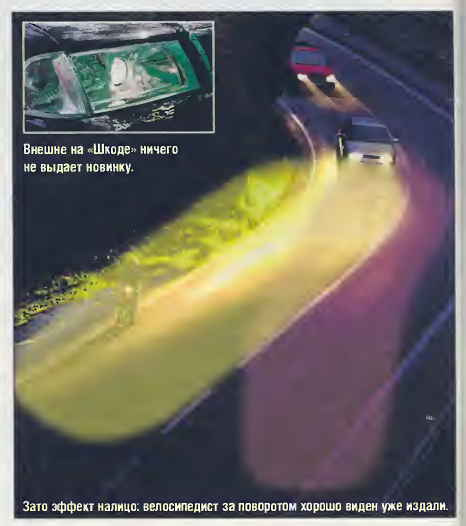
ЭКЗАМЕНУЮТ «ПРОДВИНУТЫЙ» СВЕТ

НЕПОДВИЖНЫЕ ФАРЫ УЙДУТ В ПРОШЛОЕ

«Интеллигентный» головной свет упорно пробивает себе дорогу под капот серийных автомобилей. Целый ряд фирм уже разработал системы, способные «посветить за угол», обеспечить водителю наилучшую видимость в сложных условиях движения, перед поворотами и перестроением. Но, поскольку речь идет о безопасности, для внедрения таких технологий в серийные автомобили необходимо привести законодательные нормы в соответствие с прогрессом науки и техники. В самом деле, как проверять регулировку световых приборов, которые не стоят на месте? Как нормировать светораспределение, если оно меняется в зависимости от скорости, включенного «поворотника» или положения баранки?

Для начала, конечно, необходимы официальные испытания новых систем. Их провели в Германии в конце минувшего года. Сертификационный орган TÜV проверил работу фар AFS (Advanced Front-lighting System), способных «заглядывать за поворот». Фирма «Вистеон» установила их на «Шкоде-Октавия», использовав стандартные галогенные лампы. А для сравнения взяли «Шкоду» с серийной светотехникой. Испытатели не знали, какие фары установлены в их автомобиле, и вообще полагали, что эксперты проверяют реакцию водителей во время ночной езды.

Сначала регистрировали время, необходимое для об-



Внешне на «Шкоде» ничего не выдает новинку.

Зато эффект налицо: велосипедист за поворотом хорошо виден уже издали.

ДРАЙВ ПРОТИВ ЗАТОРОВ

ИНТЕРНЕТ РАССОСЕТ ПРОБКУ

В концепт-каре исследовательской программы «Коннектед Драйв», созданном на базе БМВ-Х5, сконцентрированы многие достижения техники. По ним можно судить о тенденциях развития автомобиля ближайшего десятилетия. Вот лишь одна интересная новинка.

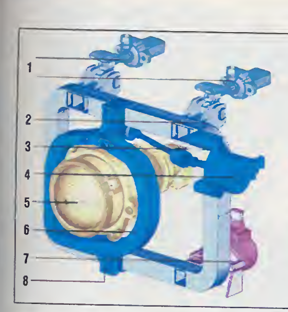
На вид – обычный X5, внутри – пока еще перспективная, но уже функционирующая электроника.



Жителям крупных городов давно надоело париться в бесконечных пробках. Через несколько лет водителям, связанным через Всемирную паутину с вычислительными центрами, возможно, не придется столь бездарно терять время.

Представьте: год 2010, ваша машина, как и большинство остальных, оборудована той самой системой «драйва», что проходит испытания на Х5. Вы привычно дали задание навигатору проложить маршрут до работы и тронулись в путь, повинуясь указаниям «железной леди». Электронный штурман постоянно передает через сотовую сеть данные о вашем местоположении на центральный городской компьютер, который полностью в курсе того, кто, куда, когда и с какой скоростью движется. Соответственно, оптимально настраиваются светофоры, а если плотность потока все же начинает превышать пропускную способность улиц, на часть навигаторов выдается команда об изменении маршрута (ведь к цели почти всегда ведут и объездные пути).

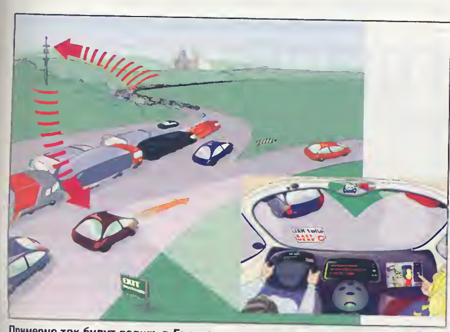
Конечно, вы – Человек и можете не подчиниться совету машины, пусть даже он высказан приятным меццо-сопрано. Центральный компьютер увидит ваши действия и покорно внесет коррективы в свои расчеты. Точно так же «Главный Штурман» узнает о случившейся аварии или неисправности, учтет возникшую помеху движению и вышлет к месту происшествия техпомощь или службу спасения, в зависимости от зафиксированной специальными датчиками силы удара.



Фарой AFS управляет сложный механизм с двумя шаговыми электродвигателями под командой компьютера: 1 – ручная регулировка; 2 – горизонтальная ось; 3 – большая рамка; 4 – шаговый электромотор; 5 – прожектор фары; 6 – малая рамка; 7 – шаговый электромотор; 8 – вертикальная ось.

наружения пешеходов на обочине в повороте, потом, совсем как в рекламных роликах, на дорогу выбрасывали манекен и измеряли суммарный тормозной путь. Автомобиль с AFS останавливался на 2 метра раньше!

Распознавание людей на обочине оценивали по специальной методике в баллах. В результате «Октавия» с AFS позволила заработать 18 очков из 22 возможных, обычная – лишь 15. Особенно эффективной показала себя система в сложных поворотах – выигрыш составил 58%! Результаты были официально запротоколированы TÜV, а значит, законодателям предоставлены объективные данные для принятия поправок. Ожидают, что в 2003 году подобным системам дадут в Европе зеленый свет. Интересно, смогут ли первые обладатели новых фар пройти «инструменталку» в России?



Примерно так будут ездить в Европе лет через восемь...

Вы отправились в секретный вояж – боитесь всевидящего электронного ока? Создатели системы утверждают: маршрутные данные обрабатываются анонимно и недоступны для контроля. И все же? Что ж, поиграем в шпионов – отключим связь. Езжайте, куда хотите, но не ждите никаких подсказок из эфира. Ваше присутствие на дороге будет лишь косвенно учитываться по возросшему интервалу между парой видимых «Главному Штурману» автомобилей и по вызванному вами снижению скорости потока.

КАПОТЫ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

ОНИ МОГУТ СПАСТИ НЕ ОДНУ ЖИЗНЬ

По мнению многих, куцые кабины грузовиков, расположенные над двигателем, не прибавили шарма королям магистралей. То ли дело американские красавцы! Но в Европе давно озаботились пропускной способностью дорог и ограничили общую длину автопоезда. Тратить ее на двигатель стало нерационально, и тяжелые грузовики почти потеряли индивидуальные черты. Марку «кубика» иногда распознаешь лишь по эмблеме на передке.

Так было, пока европейцы не проанализировали ДТП с участием переутомленных дальнобойщиков и не задумались, как облегчить последствия аварий. На состоявшемся в ноябре прошлого года симпозиуме «Пассивная безопасность грузовых автомобилей» обнародованы впечатляющие цифры. Например, противоподкатный брус позволяет водителю легковой машины выйти живым из столкновения с грузовиком при суммарной скорости 65 км/ч! А это, между прочим, 20 000 человеческих жизней в год. Еще 12 000 водителей остались бы живы, имей грузовик хотя бы 600-миллиметровую энергопоглощающую (деформируемую) зону спереди, то есть… капот. Тогда не страшно столкновение даже на суммарной скорости 90 км/ч.

Капотный прототип разработала и испытала «Скания», подтвердив оценки ученых. Увы, даром ничего не дается: тягач пришлось сделать длиннее и на 350 кг тяжелее. Конечно, для 40-тонного состава три с половиной центнера не вес, а сокращение полезной длины автопоезда можно



Крэш-тесты, проведенные ДЕКРА, убедительно доказали высокую степень риска для водителей бескапотных грузовиков, особенно если они не пользуются ремнями безопасности.

было бы компенсировать, измени законодатели существующие нормативы.

Выступающая вперед деформируемая зона может спасти также зазевавшегося пешехода, тогда как удар о плоскую «стену» сегодняшнего грузовика не оставляет ему никаких шансов выжить.

А какова участь водителя и его спутника в кабине грузового лайнера? Здесь гибнут три из каждых 10 участни-

РЕВОЛЮЦИЯ ИЗ ШВЕЙЦАРИИ

ЭТА МАШИНКА ПЕРЕВЕРНЕТ ГОРОДСКУЮ ЖИЗНЬ…

Утверждал на презентации своего электромобиля глава фирмы «Классик» из Альтенхайма Мартин Кибурц. Швейцарскую машину показали в Дюссельдорфе на выставке средств передвижения для инвалидов «Реакар-2002».

Трехколесные кресла-коляски «Классик» с электроприводом давно и хорошо известны. Новинка – «Классик-Плюс» стала чуть больше походить на авто, добавилось четвертое колесо и, как утверждают авторы разработки, ничто, кроме законодательства, не препятствует езде со



И это – прообраз городского миниавтомобиля будущего?

скоростью… 100 км/ч! Глядя на фото, трудно заподозрить в «Классике» такую прыть, но вот занесенный в Книгу Гиннесса рекорд: трехколесный вариант обогнал при разгоне до 80 км/ч «Мерседес-Бенц SLK 230» и показал «максималку» 147 км/ч!

Такая кодовая лента опоящет улицы европейских городов.



Впрочем, суть объявленной г-ном Кибурцем «революции в городском движении», конечно же, не в скорости. Дело в невзрачной магнитной ленте, которую предполагается наклеивать на мостовые по две на каждую стандартную полосу движения. На ленте записана информация, а датчик в электромобильчике считывает ее и удерживает экипаж точно на траектории. Более того, достаточно ввести конечную цель путешествия и… можно вообще не держать руль, а, скажем, читать газету, пока «Классик-Плюс» доставит ва



ков ДТП, а уж о переломах ног, травмах брюшной полости и говорить нечего. Впрочем, зачастую виноваты сами дальнобойщики, пренебрегающие ремнями безопасности, – лишь каждый десятый пользуется ими в просторной и, кажется, такой безопасной кабине. По оценкам же ремни могут спасти до 80% жизней!

Так называемая «белая книга» Евросоюза по транспортной политике поставила задачу сократить к 2010 году количество погибших на дорогах вдвое. Изготовители магистральных тягачей хотят внести свою лепту в достижение этой цели – так что, возможно, капоты еще вернутся.

к месту назначения. Автоматика не допустит столкновения с едущей впереди машиной – лишь бы путь не пересек «джигит», не признающий сигналов светофора.

Плотность городского потока можно будет увеличить многократно: кроме малой ширины одноместных экипажей, их колонна сможет двигаться со скоростью 50 км/ч с интервалом всего... 1 м! Это, правда, в будущем, а пока на плацу машинка демонстрировала стремление следовать заданному направлению вибрирующим правым или левым концом мотоциклетного руля, призывая незрячего (!) водителя внести коррективы в траекторию движения. Увы, человек не ав-



томат, и «Классик-Плюс» выписывал замысловатую кривую, оставаясь, впрочем, над магнитной лентой. Как утверждает Мартин Кибурц: «Управляющий чип уже готов и проходит тестирование на заводском полигоне». Пока можно приобрести четырехколесный электромобиль в версии для автономной езды, уплатив... 13 500 евро.

СИМВОЛ РЕВОЛЮЦИИ /КОНЦЕПТ-КАР

«СИТРОЕН С-ЭЙРДРИМ» – С МЕЧТОЙ О СВЕЖЕМ ВОЗДУХЕ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ
РИСУНОК / КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

Истоки. Долгие годы марка «Ситроен» была символом прогресса, если не технической революции: здесь стали массовыми передний привод, гидропневматическая подвеска, непременным атрибутом – оригинальный дизайн. Среди шедевров, оставивших заметный след в истории, мощное элегантное спорт-купе «Ситроен-SM» – плод совместного творчества французов и итальянцев из фирмы «Мазерати». Увы, красивый автомобиль пал жертвой кризиса начала 70-х. А позднее начались не лучшие для «Ситроена» времена – фирме было уже не до эксклюзивных автомобилей.



«Ситроен-SM» 1972 г.

Сегодня компания вновь на подъеме: компактный C3 и изящный C5 возвращают «Ситроену» репутацию производителя заметных, самобытных автомобилей. Вот только спортивного купе в гамме так и нет…

Месье элегантность. Дизайн прототипа «Эйрдрим» («воздушная мечта») для спортивных автомобилей – классический: преувеличенно длинный, подчеркивающий мощь машины, капот, большой передний и короткий задний свесы, стремительный и напряженный, словно гончая перед стартом, силуэт. Кстати, линия капот – середина задка, зрительно разрезающая автомобиль надвое, наводит на воспоминания о безвременно ушедшем «Ситроене-SM».

Некогда, начиная со знаменитой «богини» – модели DS, французы удивляли фирменным односпицевым рулевым колесом. В «Эйрдриме» оно трансформировалось в огромную неподвиж-

«Ситроен С-Эйрдрим» 2002 г.

ную ступицу, где сосредоточены все органы управления. Разгоняться, тормозить, переключать передачи можно, не снимая рук с баранки и... не напрягая ноги. Ведь педалей в «Ситроене» нет.

От руля сигналы по проводам идут к блокам управления двигателем, трансмиссией, подвеской, тормозами и рулем. Блоки связаны между собой через главный компьютер. Например, при необходимости машина сама откорректирует траекторию, если придется экстренно тормозить на «миксте».

Электроника работает точнее и быстрее механики. К тому же отсутствие в салоне лишнего «железа» – педалей и рулевой колонки – благотворно сказывается на пассивной безопасности.

Прогноз. Умная и чуткая электроника уже не кажется фантастикой. Мы привыкли к антиблокировочным и противобуксовочным системам, электроусилителю руля. Видимо, посистемное внедрение «управления по проводам» лишь дело времени.

Возможно, так будет выглядеть купе на платформе «Ситроена-С5».

Но порадовать поклонников изысканным купе, пусть пока и не полностью «электрифицированным», «Ситроен» может совсем скоро. Ведь под изящным кузовом «Эйрдрима» – фирменная гидропневматическая подвеска «Гидрактив III», знакомая по серийным автомобилям, а мотор мощностью 150 кВт/210 л. с. – не что иное, как форсированный 3-литровый V6 «ситроенов-С5» и С8. В общем, платформа для новинки, по сути, готова.

Возможно, уже в этом или начале следующего года мечта о свежем воздухе воплотится в серийном спорт-купе, которое впитает черты легендарного дедушки – «Ситроена-SM» и удачного современника С5. Революция продолжается... |ЗР|

CITROEN C-AIRDREAM представлен на Mondial de l' automobile в Париже в сентябре 2002 года.



КОРОТКО

Автомобилем 2003 года в Японии признана «Хонда-Аккорд». Среди пяти претендентов было лишь два европейца – «Мини» и «Мерседес» Е-класса, они поделили два последних места. А на пьедестале почета рядом с «Аккордом» оказались «Ниссан-Z» и «Мазда-6». Любопытно, что с 1985 года это уже третий «Аккорд», ставший японским автомобилем года.



Одной из премьер СЕАТа на Женевском автосалоне станет топ-версия «Ивисы». Машину приводит агрегат объемом 1,8 л с турбонаддувом мощностью 180 л. с. В серийном оснащении системы тягового контроля, стабилизации и АБС.

Несмотря на циркулировавшие в прессе сообщения о подготовке «Майбаха» с кузовом купе, фирма не собирается выпускать такие автомобили. Будут лишь длинный и короткий лимузины, а также бронированная версия. Тем не менее тюнинговое отделение AMG объявило о готовности удовлетворить настойчивое желание клиентов и изготовить как двухдверный, так и особо длинный варианты кузовов «Майбаха».

В Японии стартовали продажи нового поколения «Мицубиси-Кольт», созданного «по мотивам» концепт-каров CZ2 и CZ3, премьера которых состоялась на автосалоне в Женеве прошлой весной. Однако в Европу машина пойдет под другим именем и, вероятно, с чуть измененным дизайном, причем лишь спустя год.



РУБРИКУ ВЕДУТ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ, МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

ТЕХНОЛОГИЯ УСПЕХА

«Лучшая спортивная машина всех времен» – столь лестное определение прозвучало со страниц авторитетного американского журнала «Мотор Тренд» в 1990 году. Им удостоили стильное спорт-купе NSX, которое «Хонда» представила в США под маркой «Акура». Шаг был рискованный: ведь брэнду «Акура» тогда еще не исполнилось шести лет, и постоянная клиентура не сложилась.

Но риск оправдался с лихвой. С появлением «Акуры NSX» в конце 1990-го за маркой укрепился имидж производителя высококлассных машин, а саму NSX возводят в ряд культовых моделей и частенько сравнивают с «Феррари» и «Порше». Кстати, в годы выступления за команду «Мак-Ларен-Хонда» на NSX вне гоночных трасс ездил Айртон Сенна.


«Акура NSX» 2003 модельного года.

Для начала 90-х NSX стала настоящим технологическим переворотом: сверхлегкие алюминиевые шасси, кузов и подвески появились на серийном автомобиле впервые. Многие решения инженеры «Хонды» позаимствовали из мира формулы 1. Например, двухрычажные подвески на легкосплавных подрамниках или расположенный в базе V-образный шестицилиндровый двигатель с индивидуальными катушками зажигания для каждой свечи и титановыми шатунами. Именно с этого мотора началось массовое внедрение систем для изменения фаз газораспределения на «гражданских» двигателях не только «Хонды», но и большинства конкурентов.

Любопытно, что эту высокотехнологичную машину частично собирают вручную. Чуть меньше половины сварочных работ доверено рабочим, полный же цикл изготовления одного автомобиля занимает четыре дня. Больше половины времени занимает окраска и подготовка к ней. На завершающей стадии готовую NSX обкатывают на испытательной специальной трассе при скоростях до 200 км/ч.

«Хонда NSX» 1990 г.

Десять лет – срок солидный. Тем не менее, NSX существенно обновили лишь совсем недавно, да и то прежде всего внешность. «Отточенные» агрегаты практически не устарели.

«Слепые», закрываемые крышками фары уступили место широко открытым «глазам»; подкорректирована форма фонарей, бамперов, капота и крыльев; алюминиевый каркас кузова одели в панели из углепластика. В итоге коэффициент аэродинамического сопротивления удалось снизить до 0,3, а максимальную скорость увеличить до 280 км/ч. Кроме того, обновленная NSX отлично подходит для «ветреных» прогулок – панель крыши легко демонтировать.

Адресованный самым азартным искателям острых ощущений агрегат объемом 3,2 л развивает 290 л. с. и работает в паре с шестиступенчатой механической трансмиссией. Четырехступенчатый «автомат» – Sequential SportShift с ручным режимом переключения стыкуют с менее мощным 252-сильным двигателем объемом 3 л. Оба мотора – V6, с системой VTEC и программируемым впрыском топлива, также пришедшим из автоспорта. В итоге средний расход топлива составляет всего 11,9 л/100 км – при том, что на разгон до 100 км/ч более мощной модификации хватает 5,6 с!

Но и это не предел: для самых состоятельных и горячих подготовлена модификация NSX-R (ее будут выпускать под маркой «Хонда»), объем продаж которой не превысит 60 экземпляров. Мощность 3,2-литровой «шестерки» пока держат в секрете, но, по слухам, она превысит 300 л. с. Недостатка в заказах нет, хотя цена NSX-R вплотную подбирается к 100 тысячам долларов. Эта «Хонда» – один из самых дорогих автомобилей, сделанных в Японии.

ACURA NSX представлена в 1990 году. В 2002-м провели рестайлинг автомобиля.

«ДЖИП-ЧЕРОКИ РЕНЕГЕЙД»

JEEP CHEROKEE RENEGADE

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x12x3701см³; мощность – 155 кВт/208 л. с. при 5200 об/мин; максимальный крутящий момент – 312 Н·м при 3500 об/мин. Трансмиссия – постоянный полный привод «Селек-Трек»; коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая. Кузов – 5-местный универсал; база – 2649 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4496x1819x1890 мм; дорожный просвет – 246 мм; объем багажного отделения – 909/1951 л.

Возможно, на диком Западе слово «ренегат» (отступник) не носит негативного смысла. Авторы проекта вкладывают в него лишь стремление съехать с проторенных дорог и отправиться на поиски приключений. Тем более, что такое название использовали для «джипов» и раньше, еще с 1964 года.



Как заявил вице-президент «Даймлер-Крайслер» Рик Анейрос, новый «Ренегейд» «заимствовал выразительную внешность «Джип-Чероки», добавив к ней акценты «прочного» дизайна от концепта «Дакар». Речь, вероятно, идет об интегрированной в крышу поперечной дуге, расширителях колесных арок, подножках, внушительных колесах да двухцветной облицовке передка. Кроме того, на дуге установлены две супермощные галогенные фары, «способные осветить и каменистую тропу бездорожья, и вечернюю игру в волейбол».

Новый двигатель V6 серии «Пауэр Тех» стыкуют с четырехступенчатым «автоматом» – современному ковбою недосуг разбираться с переключениями передач. Сиденья отделаны тканевой «плетенкой» и кожей, педали и накладки приборной панели – из полированного алюминия.

«Ренегейд» – не только боец с бездорожьем, его подвески и рулевое управление рассчитаны для езды со скоростью до 180 км/ч. Быть может, кому-то из покупателей захочется сэкономить на топливе? Такой выберет одну из турбодизельных версий с мотором 2,5 или 2,8 л. Последний (тоже новинка) развивает максимальный крутящий момент 361 Н·м уже с 1800 об/мин, обходясь лишь 9,9 л/100 км. Впервые в стандартную комплектацию дизельных «чероки» введен постоянный полный привод «Селек-Трек».

JEEP CHEROKEE RENEGADE представлен в Европе на салоне BIMS-2002 в Бирмингеме.

«БРИСТОЛЬ-БЛЕНХЕЙМ 3G»

Наверняка у многих название не вызвало автомобильных ассоциаций. Скорее, любители авиации вспомнят о самолетах этой марки, выпускавшихся с 30-х годов прошлого века. А может, кто-то даже летал на «Бристоль-Британии», удивительно напоминавшем наш ИЛ-18... Но вот уже 56 лет как фирма спустилась с небес на землю и строит эксклюзивные автомобили класса «люкс».



BRISTOL BLENHEIM 3G

Двигатель – на сжиженном газе; число цилиндров и рабочий объем – 8x5900 см³; мощность – 257 кВт/390 л. с. при 6000 об/мин (неофициальные данные). Трансмиссия – задний привод с дифференциалом повышенного трения; коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая; подвеска – двойные треугольные рычаги спереди, жесткая ось на торсионных упругих элементах сзади; настраиваемые амортизаторы. Кузов – 4-местное 2-дверное купе; снаряженная масса – 1784 кг; база – 2890 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4256x1765x1441 мм. Размер шин – 215/70R15.

Двигатель «Бристоля-Бленхейм 3G» изначально приспособлен для сжиженного газа. Конструкторы не просто добавили баллоны и редуктор, но предусмотрели добавочные форсунки и отдельный контроллер, настроенный с учетом высокой детонационной стойкости пропан-бутановой смеси. В результате удалось получить необычно высокий для атмосферного мотора крутящий момент (конкретный показатель, как и мощность, – секрет фирмы), позволяющий разгоняться до 100 км/ч всего за 6,3 с.

При низких температурах компьютер сам переключает для пуска топливную систему на бензин, затем вновь переводит ее на газ. Также автоматически произойдет переключение, когда баллоны опустеют. В итоге «Бленхейм» расходует (в пересчете на бензин) лишь... 5,6 л/100 км, а ведь это полноразмерное купе массой более полутора тонн с «восьмеркой» под капотом.

Удивительную экономичность вряд ли способны оценить покупатели, выложившие за автомобиль 230 000 евро. Зато им наверняка понравятся простор, великолепная обзорность и маневренность. Быть может, именно авиационное прошлое фирмы научило дизайнеров «Бристоль Карс» экономить каждый литр внутреннего объема. Во всяком случае решение спрятать полноразмерную запаску... за передним колесом под левым крылом не назовешь заурядным. В подобной нише справа разместили аккумуляторную батарею и электронные блоки. Пассажиров «Бристоля» порадует интерьер, отделанный кожей и полированным ореховым деревом.

BRISTOL BLENHEIM 3G представлен на салоне BIMS-2002 в Бирмингеме.

«ФИАТ-СТИЛО МУЛЬТИВЭГОН»

Грузопассажирская версия «Стило» была представлена в Париже как «Стейшн Вэгон» (SW), но уже в начале ноября у нее появилось новое имя «Мультивэгон». Этим разработчики хотят подчеркнуть сочетание качеств обычного универсала и многоцелевого автомобиля – MPV.



Ради удобства водителя и пассажиров увеличили высоту кузова по сравнению с пятидверным хэтчбеком: прибавили расстояние от подушки сидений до пола. Посадка в автомобиль стала легче, а обзорность – лучше. Дверь багажника можно открывать вверх целиком или откинуть лишь ее стекло. Все сиденья, как и положено в MPV, двигаются вместе и порознь, складываются и раскладываются в любых комбинациях. Объем для перевозки поклажи варьируется от 510 до 1480 л.

Под капотом у «Мультивэгона» может оказаться один из четырех двигателей: два бензиновых агрегата объемом 1,6 и 1,8 л и турбодизели по 1,9 л каждый – разница в наличии интеркулера и изменяемой геометрии турбины.

Поскольку самая мощная версия позволяет разменять 200 км/ч, пристальное внимание уделили безопасности. Надувных подушек в «Стило» восемь, притом передние могут срабатывать с разной интенсивностью. Использованы практически все существующие электронные помощники: АБС, «брейк эссист», системы стабилизации, распределения тяги и тормозного момента между колесами. Ксеноновые фары помогут лучше видеть дорогу ночью, а сбиться с нее не позволит навигатор. Более того, предусмотрен телефон с голосовым управлением и выходом в Интернет.

Конечно, все эти «излишества» недешевы, и потому «Мультивэгон» выпускают в трех вариантах: «Актуал», «Актив» и «Динамик», различающихся набором опций. «Динамик», напротив, оснащен по полной программе.

FIAT STILO MULTIWAGON

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1747см^3; мощность – 98 кВт/133 л. с. при 6400 об/мин; максимальный крутящий момент – 162 Н·м при 3500 об/мин. Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая. Кузов – 5-дверный 5-местный универсал; база – 2600 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4516x1756x1570; снаряженная масса – 1385 кг. Максимальная скорость – 200 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 10,8 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 8.3 л/100 км.

FIAT STILO MULTIWAGON представлен на салоне Mondial de l'automobile 2002 года в Париже.

«ИНФИНИТИ-М45»

Для фирмы «Ниссан» марка «Инфинити» – примерно то же, что «Акура» для «Хонды» и «Лексус» для «Тойоты». Изначально эти автомобили предназначали в основном для заокеанского рынка, но не исключено появление новинки и в Европе. М45 заявлен как спортивный седан между флагманским Q45 и более дешевым G35. В общем, «средний люкс» в понимании среднего американца.

С этой точки зрения 345-сильная «восьмерка» – вполне подходящий источник энергии, а 225 Вт мощности аудиосистемы – как раз то, что можно ожидать в автомобиле ценой 42 300 долларов. Интересно, что в подробнейшей спецификации М45 нет ни слова о максимальной скорости и разгонной динамике. Может, чтобы владелец похвастался перед друзьями достигнутыми результатами в меру своей скромности? Учитывая поголовье, скрытое под огромным капотом, можно предсказать: «максималка» значительно превышает 200 км/ч.



«Круговая оборона» седоков включает многочисленные надувные подушки и занавески, активные подголовники и усилители боковин кузова. Поскольку после шинных скандалов власти США намерены потребовать обязательного введения дистанционного контроля за давлением воздуха в колесах, на М45 такую систему установили, не дожидаясь принятия соответствующего закона.

INFINITI M45

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8x32x4494 см^3; мощность – 254 кВт/345 л. с. при 6400 об/мин; максимальный крутящий момент – 452 Н·м при 4000 об/мин. Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая. Кузов – 4-дверный 5-местный седан; база – 2799 мм; дорожный просвет – 145 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 5009x1770x1463; объем багажника – 379 л; снаряженная масса – 1748 кг; расход топлива в городском/загородном циклах – 13,8/10,2 л/100 км.

Как и в более дорогом Q45, в «Инфинити-М45» можно вообразить себя пилотом, если ориентироваться по монитору навигационной системы «Бёрд Вью», дающей вид с высоты птичьего полета. Есть и некое подобие автопилота: круиз-контроль позволяет поддерживать дистанцию до впереди идущего автомобиля.

В стандартное оснащение входит также «Хоум Линк» – система, позволяющая дистанционно открывать ворота гаража и даже управлять… некоторыми домашними электроприборами.

INFINITI M45 представлен на салоне NYAS-2002 в Нью-Йорке.

«ЯГУАР-XJ»

Нынешний «Экс-Джей» – уже седьмое поколение «ягуаров» этой серии. Начиная с 1968 года, XJ изготовлен в 800 000 экземпляров – это более половины всех выпущенных «хищников». Когда-то такой «Ягуар» стоил всего 1800 фунтов и определение «лимузин-люкс в своей совершенной форме» вряд ли можно было отнести к нему.

Другое дело – «Экс-Джей» теперешний. Почти целиком алюминиевый кузов, с повышенной, в сравнении с предшественником, на 60% жесткостью (между прочим, его части соединены преимущественно… заклепками и специальным «космическим» клеем), многочисленные детали из еще более легкого и дорогого магниевого сплава дали возможность восполнить «потерянную» массу самым совершенным электронным оборудованием для улучшения комфорта, безопасности и ходовых качеств.

Чего стоят – в переносном и буквальном смысле – 20 электрорегулировок передних и… почти столько же – задних сидений, голосовое управление бортовой электроникой «Ягуар Войс», ЖК-видеомониторы в подголовниках, совершеннейшая климатическая система…

Даже если все перечисленное отнести к «игрушкам XXI века», то что можно сказать об адаптивной электронно-пневматической подвеске, стабилизации курса и контроле тяги, радаре, предупреждающем об опасном сближении? А система ARTS (Adaptive Restraint Technology System), которая проверяет не только присутствие, но и позу водителя и пассажира на переднем сиденье, взвешивает их, предвидит силу возможного удара и соответственно настраивает работу подушек безопасности?

Все эти меры не покажутся излишеством, если учесть, какие динамические качества обеспечивает лимузину 4,2-литровая «восьмерка», развивающая 291 кВт/395 л. с. и работающая с шестиступенчатой автоматической коробкой передач. К тому же новинка получилась на 200 кг легче предшественника!



Неужели нарушена традиция, когда каждое следующее поколение всегда крупнее предыдущего? Ничуть не бывало: седьмой «Экс-Джей» (5080 x 1868 x 1448 мм) длиннее, выше и шире шестого, а ведь и в том седоки не были обижены теснотой. Прирост внутреннего пространства отдалил крышу от головы пассажиров сзади, дал больше свободы ногам, да еще предоставил место для лишнего чемодана в багажнике.

JAGUAR XJ представлен на Mondial de l'automobile - 2002 в Париже.

КОРОТКО

«Тойота» выпустила третье поколение молодежной модели «Вилл» (на единой платформе с моделью «Ярис»), на сей раз с приставкой «Сипха» в имени. Новинка



длиной 3,7 м дает возможность входить в Интернет и даже... петь под караоке! При этом машина еще и ездит: под ее капотом моторы объемом 1,3 л (87 л. с.) или 1,5 л (105 л. с.); базовая цена – 10 000 долларов.

Седьмая серия БМВ дополнена двумя дизельными модификациями: 730d и 740d. Двигатели – модернизация уже известных по предыдущей машине 3-литровой «шестерки» и 4-литровой «восьмерки». Оба оснащены непосредственным впрыском «коммон рейл» и развивают мощность 160 кВт/218 л. с. и 190 кВт/ 258 л. с. соответственно.

Несмотря на жесточайший кризис, охвативший ФИАТ, в недрах его КБ зреет проект вседорожника, который метит в конкуренты «Тойоте-RAV4» и «Хонде HR-V». Более того, «Лянча» собирается сразиться на этом же поле с БМВ-X5 и «Мерседесом» М-класса.

По неофициальным данным, до начала продаж очередного поколения «Мерседеса» S-класса остается около трех лет. Внешность нового флагмана фирмы, вероятно, будет перекликаться с топ-лимузином «Майбах», от него же S-классу достанется 12-цилиндровый мотор «битурбо». Среди технических новинок – электронная система активной безопасности, изменяющая курс и уводящая «Мерседес» от столкновения.



ОРЕХ ВИШНЕВЫЙ ВОЗЛЕ ХАТЫ... /ЧТО У СОСЕДЕ

ПОПЫТКА ОБЗОРА УКРАИНСКОГО АВТОПРОМА



«Шкода-Октавия».

«Шкода-Фабия».

«Мерседес-Е240».

ВАЗ-21099.

«Дэу-Леганза».

УАЗ-31514.

ПОДЪЕМ ОТРАСЛИ: НАЧАТЬ С «МЕЛОЧЕЙ» 88

БАТАРЕИ ОТ «ТУДОРА» 87

ТЕКСТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

Усохшая вишня ожила и стала родить… яблоки с орехами. Нечто подобное произошло и с древом украинского автопрома. Почти все его «легковые» ветви несут на себе – и чем дальше, тем больше – российские плоды. К этой удивительной картине стоит присмотреться.

ЛУЦКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД (ЛуАЗ)

Выпускал в год до 16 тысяч спартанских джипов, ценимых за уникальную проходимость, но после распада СССР стал быстро хиреть. В 1999-м установил траурный рекорд – изготовил 27 (двадцать семь!) автомобилей… Спасся от верной гибели благодаря отечественному инвестору (концерну «Укрпроминвест»), купившему у государства 81% его акций. Весной 2000-го начал сборку ВАЗов и УАЗов из российских машинокомплектов. В 2001-м собрал 5909 автомобилей четырех вазовских моделей (2107, 21043, 21093 и 21099) и 1260 ульяновских вседорожников, а сверх того – как бы ностальгируя – 61 ЛуАЗ-1302… План 2002 года – 12 тыс. ВАЗов – обречен на перевыполнение. Этому весьма способствует 32-процентная спецпошлина, введенная украинскими властями на импортируемые из России автомобили с двигателями 1,0–1,5 литра. В результате украинские ВАЗы оказались существенно дешевле ввозимых, и спрос на них на внутреннем рынке резко возрос. В 2003 году завод намерен выпустить до 20 тыс. вазовских машин.

А что же родимый ЛуАЗ-1302? Он окончательно снят с производства. На смену придет более комфортабельная модель ЛуАЗ-1301 со стеклопластиковым кузовом и 1,2-литровым мелитопольским двигателем МеМЗ-2457 мощностью 58 л. с. Первая партия – 500 штук – будет изготовлена в 2003-м.

В ближайшие пару лет автозавод хочет построить современный окрасочный цех и ведет на эту тему переговоры во Франции.

СП «АВТОЗАЗ–ДЭУ»

В 1998 году к старой запорожской ветви прищепили корейскую. «Дэу» внес в совместное предприятие 150 млн. долларов деньгами, АвтоЗАЗ – столько же основными фондами. Получив от законодателей целый пакет налоговых льгот, СП могло стать хозяином на внутреннем рынке, но из-за неповоротливости и самонадеянности не сумело. До недавнего времени загрузка его производственных мощностей не превышала 10% (в 2001-м сделали 14 810 автомобилей, в том числе около 12 тыс. «таврий» и «славут»). В 2002 году дела пошли веселее – СП рассчитывает продать не менее 25 тыс. машин. Помогла вышеупомянутая спецпошлина, а также приватизация ОАО «АвтоЗАЗ» (82% его акций купила за 10 млн. долларов корпорация «Укравто», имеющая развитую торгово-сервисную сеть).

Модельный ряд СП сегодня представлен, кроме машин семейства «Таврия», корейскими «Ланосом», «Нубирой», «Леганзой», а также автомобилем «Сенс» («Дэу-Ланос» с мелитопольским 1,3-литровым двигателем). В Запорожье не надеются в ближайшие 10 лет создать собственную модель мирового уровня – денег на это не сыскать и во всем бюджете Украины. Зато вполне реальна сборка автомобилей чужих марок. Информация о том, что «АвтоЗАЗ-Дэу» начал собирать «мерседесы», прозвучала почти как анекдот. И хотя первые полсотни Е-240 уже проданы с трехлетней гарантией по 44 600 евро, это, скорее, имиджевый проект без серьезной экономической перспективы. Другое дело – договор с «Опелем» о сборке его моделей от «Астры» до «Вектры», где цифры выпуска должны быть больше на два порядка. В Запорожье в обстановке секретности доставлены первые машинокомплекты. По нашим данным, сборка «Астры» будет мелкоузловой, включающей сварку и окраску кузова.

А вот не менее интересное известие: на ЗАЗе должна начаться мелкоузловая сборка «девяток»! Поскольку ЛуАЗ к этому не готов, его хозяин «Укрпроминвест» заключил с запорожцами соответствующее соглашение. В ближайшие полгода предполагают выпустить около 10 тысяч «93-х» и «99-х». Редкий для Украины пример взаимовыгодной кооперации конкурентов.

ХЕРСОНСКИЙ АВТОСБОРОЧНЫЙ ЗАВОД «АНТО–РУС»

Второй на Украине производитель ВАЗов. Специализируется только на них. Выкупив у судостроительного завода пустующий цех и склад, успел собрать в 2001-м 700 «шестерок». В плане этого года 1100 «четверок» и «семерок». В 2003-м смонтирует дополнительный конвейер, чтобы поднять выпуск до 7 тыс. машин. Поставил на 2005 год честолюбивую задачу – 30 тысяч! Ведет в Европе переговоры о покупке окрасочной линии.

КРЕМЕНЧУГСКИЙ АВТОСБОРОЧНЫЙ ЗАВОД (КрАСЗ)

Не путать с КрАЗом! Созданный в 1995 году на базе механического завода, занимался крупноузловой сборкой «газелей». В 2001-м после отмены Россией экспортного НДС это потеряло смысл – цена «подлинных», нижегородских стала на Украине такой же. Пришлось переключиться на автомобили, при ввозе которых таможня взимает акциз (что, понятно, дает ценовую фору местной сборке). В этом году завод соберет 1000 «волг» двух моделей: 3110 и 310221. В плане 2003-го 7 тыс. автомобилей разных марок. Следуя украинской народной мудрости «розумне теля двоих маток ссе», заключили контракт и с АвтоВАЗом. Более того, кременчугские умники потихоньку собирают УАЗы и в любой момент готовы начать сборку машин ИЖ-2126 «Ода» и ИЖ-2117…

«КРЫМАВТОГАЗ»

«Маленькая симферопольская СТО с двумя подъемниками и одной смотровой канавой сделала удивительную

карьеру и претендует ныне на второе место в автомобилестроении Украины» (ЗР, 1998, № 11). В 2000 году «КрымавтоГАЗ» собрал из нижегородских машинокомплектов около 11 тыс. «волг», «соболей» и «газелей». Обзавелся окрасочным комплексом американской фирмы «Хайден» и уже примерял к себе название «Южноукраинский автомобилестроительный завод». Предполагалось, что после постройки сварочного цеха его мощность составит 60–65 тыс. автомобилей в год. В 2001-м, однако, начался черный период. Та же отмена российского экспортного НДС похоронила сборку «газелей», составлявших более половины продукции «КрымавтоГАЗа». А долг ЗАО за банковский кредит, взятый на строительство цеха окраски и за машинокомплекты, вырос до 30 миллионов долларов. Крымчане сделали отчаянную попытку договориться с АвтоВАЗом и Внешэкономбанком о широкомасштабном производстве газовских и тольяттинских моделей. Увы, поговорка об умном теленке здесь не сработала. ГАЗ, хоть и увеличил свою долю в ЗАО с 20% до блокирующего пакета (25%+1 акция), не стал помогать своему дочернему предприятию выбраться из долговой ямы. В итоге в Симферополе в 2001 году собрали менее 3 тыс. машин, результаты 2002-го будут того же скромного порядка. Недавно был вынужден уйти в отставку директор и создатель «КрымавтоГАЗа» Анатолий Лазарев. Состоится ли Южноукраинский автомобилестроительный, покажет недалекое будущее.

ЗАВОД «ЧЕРНИГОВАВТОДЕТАЛЬ»

Многие называют его по старой привычке заводом карданных валов. Девяносто процентов своих валов поставляет Горьковскому автозаводу. Собирал в год до 4 тыс. «волг», «газелей» и «соболей», дыша порой в затылок «КрымавтоГАЗу». Похоже, его руководство тоже не сработалось с новым газовским, так как объявило в августе о «временном прекращении сборки автомобилей». Для завода это сильный удар, но не катастрофа: его карданные валы и запасные части для сельхозмашин пользуются спросом даже в Германии. Владелец контрольного пакета акций – киевский «Эталонбанк».

ЗАВОД «ЕВРОКАР»

Построен без зарубежных инвестиций в свободной экономической зоне «Закарпатье». В 2003 году планирует собрать из чешских машинокомплектов около 7 тыс. автомобилей «Октавия» и «Фабия», загрузив мощность своей первой очереди почти наполовину (ЗР, 2002, № 11). На 2004-й намечено создание второй очереди мощностью 45 тыс. машин в год по сборке «шкод» и коммерческих «фольксвагенов». Является также генеральным импортером «Шкоды» на Украине.

АВТОКРАЗ

Нельзя обойти вниманием и «грузовую» ветвь древа. Когда-то она гнулась до земли под тяжестью 30 тысяч КрАЗов – примерно столько выпускал в лучшие годы Кременчутский автозавод. В середине 90-х он едва подавал признаки жизни: на Украине его сверхтяжелые грузовики оказались невостребованными, а российский рынок по понятным причинам был в значительной мере потерян. В результате приватизации владельцем 86% акций АвтоКрАЗа стало украинско-немецкое СП «Мега-Моторс». В 2001 году произведено 2 тысячи автомобилей, в 2002-м ожидается такой же результат. Около 80% продукции завод экспортирует в Россию – в основном это шасси под оборудование для нефтегазового комплекса и самосвалы. Десять процентов машин покупают Вьетнам, страны Ближнего Востока и Северной Африки.

ЛАЗ

И наконец, Львовский автобусный. Государство сумело продать его только с четвертой попытки: в трех первых приватизационных конкурсах никто не захотел участвовать. Контрольный пакет – 70% акций – купило за 5 млн. долларов малоизвестное российско-украинское СП «Сил-Авто». И для начала еще 1 миллион инвестировало в новое оборудование, чтобы заменить устаревший модельный ряд во главе с музейной 695-й моделью... В 2002 году планируют изготовить 2 тыс. автобусов, а в следующем – уже 5 тысяч с учетом машинокомплектов, которые должны поставляться в Калининградскую область для крупноузловой сборки. Объявлено также, что через год завод начнет выпуск собственных дизелей. Скорее всего, это будут лицензионные горизонтальные двигатели РАБА-МАН.

Во Львове на все лады обсуждалась загадка: кто на самом деле приобрел ЛАЗ? Ведь у скромного «Сил-Авто» не может быть такого финансового размаха, потому что не может быть никогда... Звучали две версии: «Сибал» или украинский «Стальпром», лидер в производстве и поставках труб. Как бы там ни было, завод ожил и львиную долю своей продукции будет, как прежде, поставлять в Россию.

Обзор не басня и не нуждается в морали. А все-таки отрадно, что украинский автопром – не отрезанный черствый ломоть, как многие за последние 10 лет привыкли думать, а живой организм, переплетенный корнями с рынком и автозаводами России. Это и помогло ему выжить. Как и приватизация, которая дала предприятиям, может быть, не лучших, но реальных хозяев. Как и законодательство, взявшее под защиту – пусть с многолетним опозданием и не всегда разумно – интересы отечественных производителей (в частности, почти удалось покончить с «теневым» ввозом иномарок).

Вот такое дерево растет у соседа... ЗР

«ТУДОР» ВЕРНУЛСЯ В РОССИЮ

И БАТАРЕИ «ТИТАН» НАЧАЛИ НАСТУПЛЕНИЕ НА НАШ РЫНОК

ТЕКСТ / ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ

Испанскую фирму «Тудор» знают у нас почти сто лет: в начале прошлого века она построила завод источников тока в Санкт-Петербурге – чуть ли не первое предприятие этого профиля в России. К тому времени в Европе «Тудор» уже был, можно сказать, старожилом: основана компания в 1897 году! Батареи поставлялись на корабли, бронетехнику и первые автомобили. Сейчас «Тудор» – крупнейший в Европе производитель автомобильных аккумуляторных батарей, создатель новейших технологий их производства (например, первым в мире освоил выпуск так называемых орбитальных аккумуляторов со спиралевидными электродами и разработал технологию зарядки батарей от энергии торможения). И вот «Тудор» – снова в России.

В 1999 году в городе Бор, неподалеку от Нижнего Новгорода, был дан старт проекту «Тубор» (первый слог – по имени испанского «папы», второй – название места рождения). Его контрольный пакет акций – в руках самого крупного мирового производителя аккумуляторов, американской компании «Эксайд», которая владеет и «Тудором». Учредитель с российской стороны – фирма «Евразия». В первый этап производства было инвестировано около пяти с половиной миллионов долларов, и в 2001 году оно начало действовать.

Тогда это была лишь сборка аккумуляторных батарей из европейских комплектующих. Из-за рубежа поступали корпуса, пластины, сепараторы. А на нижегородском предприятии собирали и формировали батареи, получившие имя «Титан».

– Было решено вывести на рынок первую российскую батарею высшего класса, адаптированную к суровому климату, – рассказывает генеральный директор завода «Тубор» Александр Бильштейн. – Предприятие организовали на площадях некоего, скажем так, «почтового ящика». Специалисты «Эксайда» придирчиво отбирали персонал из бывших его работников, обучали в Испании на «Тудоре».

Нижегородские батареи прошли испытания в НИИ СТА в Подольске, на ГАЗе и в европейском центре фирмы «Эксайд». Получили европейский и российский сертификаты качества и соответствия. Есть соглашение о поставке на конвейер Горьковского автозавода батареи емкостью 75 А·ч для дизельных автомобилей, идущих на экспорт. Это батареи высшего класса, хотя цена их ниже, чем у зарубежных аналогов. Оно и понятно: в России производство дешевле, к тому же и налоги на ввоз комплектующих гораздо ниже, чем на готовую продукцию. Однако пока это только сборка, хотя и более глубокая, чем в самом начале.

В ближайшей перспективе – развитие проекта. Скоро на нижегородском заводе начнут выпускать все составляющие аккумулятора, будет организован полный цикл автоматизированного производства. На это предполагается потратить четыре миллиона долларов.

Проектная мощность предприятия – более миллиона аккумуляторов в год. «Титан» предполагается поставлять в Европу, на первичный и вторичный рынки СНГ. Кстати, на нашем рынке батарея «Титан» была встречена доброжелательно, дилеры охотно берут гамму этих аккумуляторов, предназначенных и для отечественных машин, и для иномарок.

Видимо, это устаревший стереотип, будто для российского автомобилиста нужна самая кондовая батарея. Чтобы воды чуть ли не из лужи плеснуть, зарядить прямо в гараже – и ездить. Времена, когда наибольшим успехом пользовались у нас обслуживаемые автомобильные аккумуляторы, уходят. Все больше автомобилистов делают

Рабочие фирмы «Тудор». Мадрид 1918 г.





свой выбор в пользу надежного, современного источника тока. А «титаны» именно таковы: в них, например, впервые в России была применена технология Ca/Ca, с добавлением кальция как в положительные, так и в отрицательные электроды. Это улучшает электрохимические показатели, сводит к минимуму выкипание воды – добавлять ее в батареи «Тудор» не нужно. Вдвое больше стал срок хранения аккумуляторов в залитом и заряженном виде (более года), увеличены пусковые токи за счет специальных пластин и активной массы с увеличенной пористостью. Благодаря кальцию пластины не ржавеют – и срок службы батареи увеличивается. Недаром у «Титана» гарантия – 24 месяца, а у нового «Титан-Арктик», специально разработанного для Крайнего Севера и обладающего токами процентов на 20 выше общепринятых, – 36 месяцев!

...Если посмотреть старые фотографии, окажется, что имя «Тудор» носили... все аккумуляторные батареи конца позапрошлого века! Объяснение просто: испанский инженер Генри Тудор изобрел в 1883 году принцип изготовления аккумуляторной пластины на основе решетки. И тем самым ввел в обиход эти источники питания, которые раньше использовались мало из-за их громоздкости. В начале нынешнего века «отпрыски» знаменитого «Тудора» двинулись на новое завоевание российского рынка. ЗР

ПРОРЕДИТЬ, ОКУЧИТЬ, ПРИВИТЬ... /КОНЦЕПЦИЯ

ЧТО ДЕЛАЕТСЯ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ВЗРАСТИТЬ НОВЫЙ АВТОПРОМ

ТЕКСТ / ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ

Для большинства из нас, неспециалистов, Концепция развития автомобильной промышленности России свелась к одной-единственной мере – повышению таможенных пошлин. Ее и обсуждали больше всего, и возмущались ею, да так, что в сердцах готовы были вовсе отказаться от родного автомобилестроения. Но зачем губить отрасль с годовым оборотом около пяти миллиардов долларов и почти миллионом работающих в ней или для нее? Логичнее сделать ее более жизнеспособной и конкурентной, выпускать нормальные, современные автомобили, которые народ выбирал бы не по принуждению (а что такое высокие пошлины на иномарки, как не принуждение покупать наш сомнительный продукт?), а, так сказать, по зову сердца. Именно эту цель декларировала принятая осенью прошлого года Концепция развития автопрома. С одним существенным «но»: первое, что она нам предложила, или, лучше сказать, навязала, и были как раз пошлины.

Прошло время. И специалисты успели поработать над документом, наполнив его реальным содержанием. В декабре прошлого года в Концепции стали вырисовываться новые черты. Какие?

Одна из серьезных бед нашего автомобилестроения – работа по принципу натурального хозяйства: на каждом автозаводе выпускают до 70% комплектующих.

«САМА САДИК Я САДИЛА...»

Одна из серьезных бед нашего автомобилестроения – работа по принципу натурального хозяйства. На каждом автозаводе выпускают до 70% комплектующих. В кризисные времена это спасало: автозаводам не нужно было ни к кому ходить на поклон, скажем, выпрашивая комплектующие без предоплаты. Да и надежней было все по максимуму выпускать самим: не связываться с перевозками, не опасаться банкротства или просто недобросовестности партнеров. Со стабилизацией экономики все больше стали видны минусы натурального хозяйства. Собственные производства компонентов даже на таких гигантах, как АвтоВАЗ, все равно относительно маломощные (что тогда говорить о ГАЗе или УАЗе с их совсем небольшим производством!). Ведь известно: чем больше объемы, тем, как правило, дешевле продукция. К тому же и развивать самостоятельное производство легче – проще найти инвестора, чем для зависимого подразделения огромного предприятия.

Реструктуризация началась кое-где даже до того, как правительство заговорило о поддержке автопрома. КамАЗ, например, сократил убыточные подразделения, закрыл некоторые цеха, выделил в самостоятельные заводы тех, кто может жить автономно и выполнять не только камазовские, но и сторонние заказы. ГАЗ тоже в прошлом году начал заниматься реструктуризацией. Даже АвтоВАЗ, когда затоварился, заявил о планах реорганизации. Но, несмотря на это, полностью избавиться от «натурального хозяйства» наши автозаводы не могут. И не только потому, что кое-кто из руководителей заинтересован в существовании рыхлой заводской структуры: в мутной воде легче ловить рыбку. Беда в том, что даже если прямо сейчас начать организовывать независимые предприятия по выпуску автокомпонентов, в большинстве случаев придется построить сеть точно таких же, какие уже есть на каждом автозаводе. Ведь автомобильное производство у нас не унифицировано.

– Дело доходит до абсурда, – говорит председатель Национальной ассоциации производителей автокомпонентов Михаил Блохин. – Например, даже гайки у моделей разных заводов разные: отличаются буквально на две-три «нитки»! У каждого свои замки дверей, свои материалы обивки салона, сидений.

В идеале заводы должны договориться между собой и внести в свои модели конструктивные изменения, которые позволили бы использовать одинаковые компоненты. Но это почти невыполнимая задача. В реальности надо хотя бы будущие модели унифицировать. А пока строить производства тех компонентов, которые у нас не выпускаются или у которых совсем уж негодное качество, в расчете на поставку всем автозаводам. Например, в России нет своих ремней безопасности, их до сих пор покупают у эстонской «Нормы», нужны нормальные усилители руля, АБС, детали интерьера и многое другое – вот это-то и будут делать в первую очередь.

АВТОЗАВОД, ОТКРОЙ ЛИЧИКО!

Вроде бы все очевидно. Для того чтобы наладить выпуск всего этого, надо приобретать лицензии или организовывать совместные предприятия. Но кто именно будет заниматься строительством новых предприятий? Все кому не лень? Вряд ли из этого что-то выйдет. Ведь в большинстве случаев нужно иметь технические задания автозаводов, сведения о зарубежных производителях, о местных поставщиках и многое другое. А у нас до сих пор даже не сведена воедино информация о имеющихся производителях автокомпонентов, которые зачастую принадлежат разным отраслям. На большинстве заводов, как правило, не проводился технический аудит, поэтому их возможности неясны. Финансовая деятельность предприятий – тайна за семью печатями. Не раскрывается даже информация об акционерах, не говоря о структуре капитала и пр. Поэтому даже если вообразить себе какой-то сумасшедший интерес к нам со стороны иностранных компаний, то вряд ли им удастся не то что договориться с кем-нибудь о совмест-

Автомобильное производство у нас не унифицировано. Даже гайки у моделей разных заводов разные. До сих пор не сведена воедино информация о производителях автокомпонентов в России.



ном производстве, но просто найти потенциального партнера.

Заниматься сбором информации о наших производителях (или возмож-

В ближайшие годы заводы будут вынуждены провести реструктуризацию, сохранив в своем составе только эффективные производства.

ных производителях), помогать им в поиске партнеров кто-то должен. До недавнего времени такой структуры не было. Теперь, похоже, эти функции возьмет на себя НАПАК – Национальная ассоциация производителей автокомпонентов. Она уже сейчас ведет переговоры с иностранными фирмами по трем направлениям: организация производства деталей подвески, деталей интерьера (стекол, деталей из пластика и пр.) и материалов (присадки, порошки для металлокерамики и пр.). Есть предложения от западных компаний, которые ищут здесь партнеров. Но это – только начало. Пока в ассоциации состоит лишь около ста предприятий, так что ближайшая задача – максимально расширить их круг. Кстати, тут открываются большие возможности для фирм, возникших недавно и работающих на вторичный рынок. Некоторые из них успели завоевать признание потребителей, и теперь у них есть шанс развить производство, стать поставщиками автозаводов.

И ВСЕ–ТАКИ ПОШЛИНЫ!

Впрочем, всей проблемы это все равно не решит. И вот в рамках Концепции принимается решение… да, опять о таможенных пошлинах! А поскольку они не касаются напрямую покупателей, вокруг них нет столько шума, суть же такова. Составят перечень компонентов, которые разрешат ввозить беспошлинно по специальным квотам. Но – только несколько лет. За эти годы построят заводы у нас и начнут постепенно, пропорционально росту внутреннего производства, снижать квоты, пока не отменят их совсем. Мыслится, что за пять лет на наш рынок придут

Возникнет много совместных предприятий, выпускающих автомобильные компоненты для всех или большинства наших автозаводов.

иностранные компании, и в России будут выпускать автокомпоненты или их составляющие на мировом уровне. Кстати, тогда наши предприятия смогут работать не только на российский рынок, но и выполнять заказы иностранных автопроизводителей.

В России же органы стандартизации станут повышать требования к конструкции наших автомобилей, чтобы они приблизились по техническому уровню к западным. До сих пор автозаводам удавалось избегать такого «стимулирования развития». Например, на выпуск двигателей, соответствующих нормам Евро I, несмотря на все требования Госстандарта, у нас не перешли до сих пор. Теперь, судя по тому, что декларирует Концепция, такое станет невозможным.

Что же ожидает нас и автозаводы в ближайшем будущем? Решения, конкретизирующие положения Концепции, позволяют сделать приблизительный прогноз. В ближайшие годы заводы вынуждены будут провести реструктуризацию, оставив в своем составе только эффективные производства. Со временем нынешние монстры превратятся, по сути дела, в автосборочные предприятия; очень вероятно, что благодаря этому каждое из них станет привлекательным для иностранных партнеров и начнет собирать какие-нибудь иномарки. Возможно, специально адаптированные для нашего рынка. Возникнет большое количество совместных предприятий, выпускающих автомобильные компоненты для всех или большинства наших автозаводов. Качество комплектующих станет лучше, российские (совместные) автомобили будут более современными и… намного более дорогими. Да-да, ведь организация производства, да еще по современным иностранным технологиям – удовольствие совсем не дешевое.

Впрочем, делать прогнозы в нашей стране – дело откровенно неблагодарное.

/НОВЫЙ РАКУРС

АВТОМОБИЛЬ КАК СРЕДСТВО... ПРОДВИЖЕНИЯ

РЕКЛАМА ПРИЕХАЛА!

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО



НЕ ПУТАТЬ С КАТАФАЛКОМ

Все началось, видимо, с извечного соперничества двух американских производителей напитков – кока-колы и пепси-колы. Именно они первыми стали использовать транспорт не только для перевозок, но и для продвижения своей торговой марки. По миру покатились гигантские «фуры» с логотипами компаний, украшенные эффектными иллюстрациями на бортах. На одном из новогодних роликов кока-колы главным действующим лицом был даже не Дед Мороз, а огромный грузовик с торговой маркой фирмы на борту...

В России реклама на транспорт пришла в начале 90-х годов, когда на улицы Москвы, Санкт-Петербурга, Краснодара и Самары вышли первые разукрашенные троллейбусы и автобусы. Они, конечно, изменили к лучшему облик городов, сделали более яркими улицы, но не все восприняли это однозначно. В 1993 году, например, фирма «Оливетти» (производитель офисной техники) разместила на троллейбусах белый логотип фирмы со своими координатами на сплошном черном фоне. «Мосгортранс» буквально был завален жалобами пассажиров – такой троллейбус они ассоциировали с... катафалком. Рекламу «Оливетти» сняли. В другой раз пришла жалоба от пенсионерки на рекламу кроссовок «Адидас» в виде отпечатков босых ног на борту автобуса. Один из отпечатков немного «залезал» на окно. Так вот, старушка не желала ехать, глядя на чью-то черную пятку...

Но это из области курьезов. Реклама же на автобусах, троллейбусах, грузовых автомобилях стала уже неотъемлемой частью и городского пейзажа, и дорог.

В ДВИЖЕНИИ

Американцы – большие мастера по части разных исследований – провели опрос и по поводу того, что думают в стране о транспортной рекламе. Выяснилось: в среднем 75% опрошенных положительно воспринимают рекламу на борту автопоезда. При том, что на телевидении ее терпеть не могут свыше 90% и большинство во время надоевших «рекламных пауз» переключается на другие каналы. Более того, хорошо отзываются о «красивых картинках» на автотранспорте 52% людей старшего возраста, консервативных уже по определению. Две трети опрошенных положительно относятся к тем компаниям, которые размещают рекламу на автомобилях, причем от размеров последних в какой-то мере зависит эффект «переноса» изображения с кузова на сам товар. Иными словами, компания, разместившая рекламу на автотранспорте, представляется серьезной, успешной и притом еще динамично развивающейся. У 30% опрошенных появлялось желание рекламируемый товар купить. Такой эффект может показаться странным: мало кто вспомнит через минуту, что было нарисовано на каком-то уличном щите, а вот реклама на борту автопоезда запоминается в 97 случаях из 100!

У нас подобных исследований не проводили, но предсказать результат нетрудно: страна у нас большая, дороги длинные, да и к автомобилю отношение особое. Тем более к автомобилю огромному. У нас в языке давно и прочно укрепилось «дальнобойщик», сформировалась даже эстетика героев-шоферов – о них поют песни, снимают сериалы...

Кстати, в отличие от зарубежной, наша реклама начинает пробовать себя в гуманитарной и культурно-образовательной сферах (!). Компании «Совтрансавто» и «Савва» запустили проект «Передвижная выставка»: по российским дорогам едут колонны грузовиков с изображениями шедевров из экспозиции Третьяковской галереи. Стоишь себе на обочине, а мимо проплывает «Березовая роща» Куинджи размером 3х7 м... Красота!

Так ждет ли транспортную рекламу у нас большое будущее? Если ГИБДД не помешает: список ограничений уже немаленький. Так, запрещается использовать черный цвет (связано с плохой видимостью в темное время суток), некоторые виды светоотражающих пленок (вроде бы могут ослепить водителя), а также самые разные «дополнительные элементы». В одну рекламную фирму обратилась некая известная компания с заказом разместить рекламу корма для кошек на троллейбусах и автобусах. При этом ставилось условие: к переднему торцу машины приделать стилизованные кошачьи уши, а к заднему – хвост. Выполнить заказ не смогли – правила не позволяют. Пока. Потому что, по самым скромным подсчетам, рынок рекламы только на наземном общественном транспорте в столице составляет около 25 млн. долл. в год, и он быстро расширяется. А кто от таких денег откажется, да еще при высокой эффективности воздействия!

...Помните, в американской комедии «Тупой, еще тупее» герои разъезжали на «автомобилесобаке» – мохнатом, с огромными ушами и хвостом? Ждать подобного на наших улицах осталось, видимо, недолго.

/ВЫБИРАЕМ АВТОМОБИЛЬ

ЗВЕРЬ, НО ЛАСКОВЫЙ И НЕЖНЫЙ

«АЛЬФА-РОМЕО-147» ПРЕДЛАГАЕТ СЕБЯ



МАСЛО В КОРОБКУ «САМАРЫ» 100
МУЛЬТИМЕДИА ВМЕСТО МАГНИТОЛЫ 108
ВЕЗЕМ ЛЫЖИ НА КРЫШЕ 112



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Если, выбирая автомобиль, вы представляете, как будете в нем смотреться и что скажут по этому поводу окружающие, наверное, есть резон обратить взор на изысканный, броский итальянский дизайн.

ТОВАР ЛИЦОМ

Вряд ли можно всерьез рассуждать о практичности, дешевизне или общепринятом удобстве подобных авто. Сначала надо влюбиться в их стремительно-хищный облик, ощутить азарт мощного мотора, почувствовать необычность родовых черт. И вот когда все это осмыслится и дойдет до нужной кондиции, вы просто уже не сможете оторваться от «Альфы-Ромео-147».

Этот весьма яркий представитель нынешнего «гольф-класса» дебютировал в Турине летом 2000 года. С тех пор «Альфа» не перестает удивлять своей стильностью и необычностью технических решений – из тех, что встречаются только в итальянских автомобилях.

Сегодня потребителю предлагают хэтчбек в трех- и пятидверном вариантах, оснащенных гаммой бензиновых моторов и одним турбодизелем. В России же, как это ни удивительно, продается лишь одна из самых заряженных версий 147-й – с двухлитровым двигателем мощностью 150 л. с. В ее активе весьма богатая «стандартная» комплектация. Это не только легкосплавные колеса, кожаные обивки руля и рычага коробки, противотуманные фары, куча подушек безопасности, пакет всевозможных электроуслуг, но и системы курсовой устойчивости (Vehicle dinamic control), электронного распределения тормозных усилий (EBD), контроля за пробуксовкой ведущих колес, да еще множество разных штучек, дающих дилерам повод утверждать, что цена $22 209 и 22 613 за трех- и пятидверную версию отнюдь не высока. По крайней мере, она не шокирует на фоне столь же заряженных конкурентов.

В недалеком будущем ко всему добавится еще один солидный аргумент

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ «АЛЬФА-РОМЕО-147»*

Опция	Цена, долл. США
Окраска металлик	167
Кожаный салон	1133
Ксеноновые фары	833
Сигнализация с датчиком обьема	228
3-й задний подголовник, защитная сетка в багажнике, ремень безопасности среднего пассажира	200
CD-чейнджер в багажнике	333
Аудиосистема Hi-Fi	833
Датчик дождя, изменение освещенности	217

*Цены автосалона «Рускон-Моторс», предоставившего автомобиль на тест.

КОНКУРЕНТЫ

	VW Golf 1,8T	Citroen Xsara VTS	Seat Leon
Размеры, мм: длина / ширина / высота	4150 / 1735 / 1440	4190 / 1705 / 1405	4185 / 1740 / 1460
Максимальная скорость, км/ч	216	220	224
Разгон 0–100 км/ч, с	8,5	8,7	7,7
Расход топлива: город/шоссе	10,7/6,2	13,6/6,8	13,3/7,5
Цена, долл. США	ок. 22 000	ок. 22 000	ок. 24 600

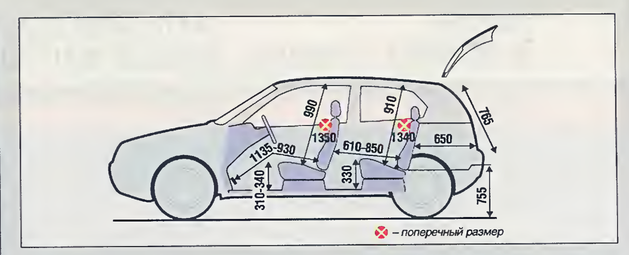
– «сто сорок седьмая» с магическим для настоящих ценителей сочетанием GTA. Пока, правда, не ясно, будут ли поставлять в Россию самую мощную – 250-сильную «Альфу» или нет.

ЧТО ВНУТРИ?

Коротко говоря, все те же громко звучащие нотки индивидуальности. Строгая и в то же время стильная передняя панель, разбросанные перед водителем необычные шкалы приборов, подчеркнуто рельефные с боковыми поддержками передние сиденья, симпатичные органы управления. Здесь все словно создано для того, чтобы наслаждаться единением с машиной. Однако уже в процессе знакомства обращаешь внимание на некий переизбыток экспрессии в каждом тумблере, в каждом штрихе на панели, хотя на самом деле приборы, например, не так уж хорошо читаемы, сиденья не столь уж спортивны. И невольно ловишь себя на мысли, что кое-чем с удовольствием пожертвовал бы ради рациональности.

В то же время, если к этой «Альфе» придирчиво присмотреться, а главное, приспособиться, то найдешь в ней практически все «блага цивилизации» автомобилей этого класса. Вот только разбросаны они по салону довольно хаотично, словно появились потом, уже в готовой машине. И все же, если принять эти особенности итальянского подхода, то с некоторым удивлением обнаружишь, что «Альфа-Ромео-147» не только утеха для горячего драйвера, но и вполне удобный автомобиль с приемлемыми местами сзади, продуманным и рациональным багажником, всевозможными ящичками для мелких вещей.

Оказывается, здесь не только раздельная для водителя и переднего пассажира климатическая установка, но и подогрев наружных зеркал, сидений, не говоря о дополнительных дублирующих тумблерах на рулевом колесе и около него. Так что любители комфорта ни в коем случае не почувствуют себя ущемленными. Надо, повторюсь, лишь немного привыкнуть.



КАК ЕДЕТ?

Можете себе представить руль, делающий от упора до упора два оборота? А сверхчувствительную педаль тормоза, на которую надо дышать, а не давить. Или, например, комфортные подвески и цельные, почти спортивные отклики машины. Это визитные карточки все той же «Альфы», когда можно восхищаться автомобилем и в то же время рассуждать об особенностях его сугубо итальянского характера. Он совсем не прост. Ни о какой специальной российской адаптации речи, понятно, не идет – потребитель покупает практически европейский автомобиль, рассчитанный на качественный бензин и хорошие дороги.

Двигатель на первый взгляд размерен и тяговит. Он позволяет, особенно не напрягаясь, трогаться с места, плавно разгоняться и в городе пользоваться в основном высшими передачами. Однако «Альфа» не была бы «Альфой», если бы после 3700 об/мин у мотора не чувствова-













Стильно! Скорее всего именно это определение более всего подходит, чтобы передать впечатления от знакомства с салоном. Здесь каждая деталь, каждая мелочь может вызвать душевный отклик.



лось «подхвата», заставляющего забыть про размеренность жизни. Проникнувшись новыми нотками в настройках двигателя, уже хочется крутить его и крутить вплоть до срабатывания ограничителя. Надо сказать, автомобиль не воспринимает это как насилие над собой: сначала «длинные» первая и вторая, потом передаточные числа все сближаются и сближаются, позволяя быстро и эффектно управлять процессом разгона.

В то же время созданная для таких режимов движения машина не всегда адекватна. То ли сказывается некоторая неточность обратных связей, то ли «недорабатывают» излишне комфортные подвески, может, проявляет себя неотключаемая система курсовой устойчивости, но в быстрых поворотах не получаешь ожидаемого удовольствия. Правда, стоит немного снизить темп – и «Альфа» вновь превращается в ласковое и нежное существо, готовое исполнить любое ваше желание.

Наверняка многим знакомо щемящее желание чего-нибудь этакого: красивого, броского, хотя, может быть, и не очень нужного. Пример с «Альфой-Ромео-147» очень нагляден. Автомобиль необычен и весьма интересен, вот только любить его надо душой, восхищаясь даже недостатками. ЗР

КОМПЛЕКТАЦИЯ

- АБС
- Противобуксовочная система
- Система стабилизации
- Боковые подушки безопасности
- Климат-контроль
- Регулируемая рулевая колонка
- Противотуманные фары
- Аудиосистема
- Полноразмерное запасное колесо

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО*, долл. США

ТО 20 000 км	145
ТО 40 000 км	180
ТО 60 000 км	220
Колодки тормозные передние	107
Колодки тормозные задние	87
Ремень ГРМ+ролики+работа	45+(77+37)+272
Бампер передний	338
Бампер задний	271
Капот	403
Дверь передняя 3-дв./5-дв.	476/465
Дверь задняя	438
Крыло переднее	141
Ветровое стекло	259
Блок-фара	191
Фонарь задний	81
Нормо-час	36,6

*Без налога с продаж.

Редакция благодарит фирму «Рускон-Моторс» за предоставленный автомобиль. Информация о продаже – в разделе «Цены дилеров».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



ALFA ROMEO 147

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4170
ширина	1730
высота	1420
Радиус поворота, м	5,75
Снаряженная масса, кг	1250
Полная масса, кг	1770
Максимальная скорость, км/ч	208
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,3
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/60
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	7,0
городской цикл	12,1
Кузов	хэтчбек
Количество дверей	3
Число мест	5
Двигатель	бензиновый, расположен спереди поперечно
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1969
Степень сжатия	10
Мощность, кВт/л. с.	110/150
при об/мин	6300
Крутящий момент, Н·м	181
при об/мин	3800
Трансмиссия	
Привод	на переднюю ось
Коробка передач	М5
Передаточные числа:	
I	3,55
II	2,24
III	1,52
IV	1,16
V	0,92
з. х.	3,91
Главная передача	3,87
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая, пружинная типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Усилитель рулевого управления	гидравлический
Размер стандартных шин	205/55R16
Тормоза:	с АБС и электронным распределением тормозных сил
передние	дисковые, вентилируемые
задние	дисковые



ОСТАНОВИТЬ «НЕКСИЮ»

ПЕРЕДНИЕ ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

/ЭКСПЕРТИЗА



1. Заявленная торговая марка и обозначение / Daewoo 1G07, оригинальные

Ориентировочная цена (с суппортом!) – 2000 руб. Изделия приобретались в сборе с суппортом. Фото не приводится, так как внешне колодки идентичны № 8.
Ставить образцовым колодкам оценку ни к чему – какие есть, такие и есть. Отметим лишь, что если повнимательнее приглядеться к графикам, то в начале «нагревного» цикла заметен явный горб, а в чемпионы по величине тормозного момента «эталоны» явно не стремятся.
Оценка: вне конкурса.

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЕРЫГИН, МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

О ЧЕМ ЭТОТ ФИЛЬМ?

Неоспоримое преимущество иномарки перед ВАЗами, ГАЗами и прочими «…азами» – ее предсказуемость в эксплуатации. Правда, при одном условии – если владелец этой самой иномарки педантично обслуживает ее «согласно предписанию»: коли написано «заменить колодки», так меняй и не рассуждай – было бы только на что менять…

Очередная экспертиза посвящена тормозным колодкам «ненашенского» автомобиля – проверим, что предлагает рынок для популярнейшей у нас «Дэу-Нексия». Прилавок порадовал – для испытаний в НАМИ удалось в дополнение к штатным раздобыть еще десяток наборов передних тормозных колодок, исследование которых вылилось в протокол… о двадцати девяти листах.

Изучение протоколов – это «кино не для всех», поэтому знакомиться с полученными результатами предлагаем так. Любителям заглядывать в конец задачника можно ограничиться просмотром фотографий и пробежать по диагонали соответствующие комментарии – даже это, на наш взгляд, любопытно. Тем, кому хоть немного интересны методика и программа испытаний, советуем ознакомиться с их упрощенным изложением – что-то вроде либретто к опере. Ну, а для истинных исполинов духа выход один – читать все. Специально для них – наш

ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО ЦИФРАМ И ГРАФИКАМ

Тем, кто решился все-таки вникнуть в суть происходящего, укажем на несколько особенностей подготовки испытаний иномарочных деталей. Если даже с отечественными автомобилями то и дело возникают вопросы по части нормативов и стандартов, то здесь задачка посложнее. Решили ее так: во-

2. Заявленная торговая марка и обозначение / «МарКон» М-302



Ориентировочная цена – 500 руб.
Лучшие из всех. В верхнюю границу «коридора», установленного «родными» колодками, немного не уложились, но ругать за излишний тормозной момент както не хочется. В «нагревном» цикле – самые достойные показатели.
Оценка: отлично.

3. Заявленная торговая марка и обозначение / Lukas LMS-116



Ориентировочная цена – 450 руб.
В поле допуска «лукасы» уложились довольно легко. «Нагревные» циклы вызвали двойственные ощущения – есть и провалы, да и момент мог бы быть побольше. Зато прочность соединения накладки с колодкой – одна из лучших.
Оценка: хорошо.

4. Заявленная торговая марка и обозначение / Remsa 101 00-0852S



Ориентировочная цена – 500 руб.
В допуск практически уложились – чуть-чуть на краях диапазона не влезли… При нагреве ведут себя очень стабильно, а вот усилие отрыва – неравномерное: одна из колодок показала абсолютно лучший результат, другая оказалась середнячком.
Оценка: хорошо.

5. Заявленная торговая марка и обозначение / Transmaster (DBB) 101 00, шифр T779



Ориентировочная цена – 400 руб.
В холодном состоянии «покочевряжились», но затем согрелись и одумались. На «четверку» по торможению тянут. Усилие отрыва неравномерное – одна колодка заслуживает «серебра», а вторая почти вдвое хуже.
Оценка: хорошо.

6. Заявленная торговая марка и обозначение / СТС, шифр СТД-127



Ориентировочная цена – 400 руб.
В допуск колодки уложились без особых проблем, а вот в «нагревном» цикле, честно говоря, не порадовали – можно было бы тормозить и получше. Тем не менее общее впечатление вполне достойное.
Оценка: хорошо.

7. Заявленная торговая марка и обозначение / Dafmi Д-269



Ориентировочная цена – 350 руб.
В коридор немного не уложились, превысив его верхние допуски – это можно простить. При нагреве тормозные моменты неплохие. И немного «горбата» зависимость тормозного момента от скорости после нагрева.
Оценка: хорошо.

8. Заявленная торговая марка и обозначение / Daewoo 9G26, в запчасти



Ориентировочная цена – 600 руб.
Если на холодную голову колодки еще умудрились проползти по нижней кромке «коридора», то, разгорячившись, они начали терять контроль над тормозами. Износостойкость – одна из самых низких, а прочность у образцов отличается более чем вдвое. Зато в «нагревном» цикле – ровная характеристика, высокий тормозной момент, нормальная температура.
Оценка: удовлетворительно.

первых, полная масса «Нексии» соответствует нашей «десятке», да и колеса у обеих тринадцатидюймовые, так что режимы работы испытательного стенда установили согласно рекомендациям ВАЗа. Во-вторых, поскольку оригинальные колодки «Нексии» имеют характерные скосы фрикционных накладок, то всех «инакомыслящих» также причесали под одну гребенку: изделия фирм «Ремса», ОТА, «МарКон», «Дафми», «Трансмастер» и СТС доработали до формы оригинала. Потребителю этим заниматься не придется, но эксперту деваться некуда: уж если сравнивать – так в равных условиях. А законодатели мод в данном случае – именно оригинальные колодки: согласно Правилу ЕЭК ООН № 90, все остальные изделия должны укладываться в пятнадцатипроцентный допуск от их эффективности. Иными словами, надо попасть в эдакий «зеленый коридор» «шириной» ±15%... Выход за нижнюю границу «коридора» недопустим, а за верхнюю, скажем так, нежелателен: слишком хорошие тормоза (бывает же такое!) в ряде случаев могут привести к блокировке колес со всеми вытекающими последствиями. К примеру, дорога скользкая, машина без АБС, а водитель, установивший новые колодки, машинально вдавил педаль с привычным усилием... В общем, понятно.

«Путешествовать» по графикам очень интересно – почти как по географическому атласу. Но «королевство у нас маленькое», так что 66 кривых пришлось уместить на шести графиках: тесновато, но ничего не поделаешь. Зато сразу видно, кто попадает и не попадает в наш «зеленый коридор».

9. Заявленная торговая марка и обозначение / OTA 271 HF 400/2 FF 0167



Ориентировочная цена – 400 руб.
Не понравились: после нагрева кривая зависимости тормозного момента от скорости целиком «провалилась» под «коридор». Результаты торможения в «нагревном» цикле тоже оставляют желать лучшего.
Оценка: удовлетворительно.

10. Заявленная торговая марка и обозначение / Bosch 0 986 469 390 120593K



Ориентировочная цена – 650 руб.
Нет, не то! Полное непопадание в поле допуска после нагрева и одни из худших результатов в ходе «нагревного» цикла. Да и усилие отрыва хоть и в норме, но без запаса, которого ждут от громкого имени. Более того, эти цифры – худшие из всех. А цена – самая высокая... **Оценка: плохо.**

11. Заявленная торговая марка и обозначение / Sangsin SBP54M, 1J05A



Ориентировочная цена – 400 руб.
Полное барахло. Тормозной момент очень низкий – что в холодном состоянии, что в горячем – «зеленого коридора» и не видать... И в «нагревном» цикле та же беспомощность. Зато износ – самый низкий из всех: а с чего ему быть большим, если тормозов практически нет? **Оценка: плохо.**

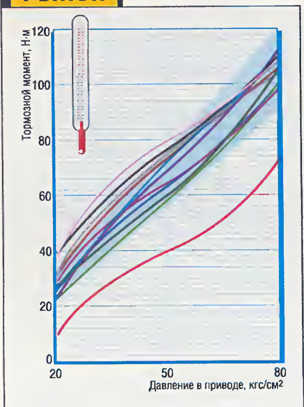


Рис. 1. Зависимость тормозного момента от давления в приводе до проведения «нагревного» цикла.

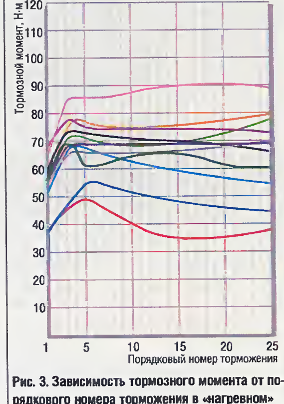


Рис. 3. Зависимость тормозного момента от порядкового номера торможения в «нагревном» цикле – первый этап.

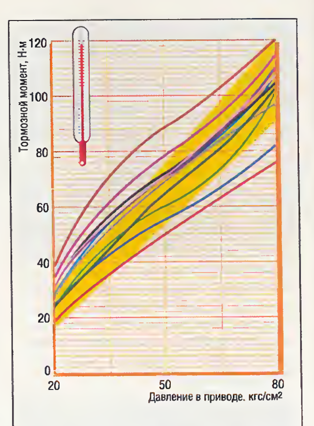


Рис. 5. Зависимость тормозного момента от давления в приводе после «нагревного» цикла.

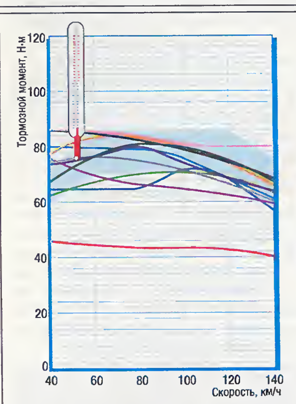


Рис. 2. Зависимость тормозного момента от скорости до «нагревного» цикла.

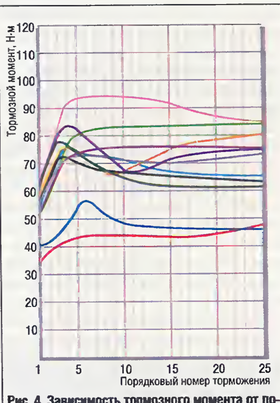


Рис. 4. Зависимость тормозного момента от порядкового номера торможения в «нагревном» цикле – второй этап.

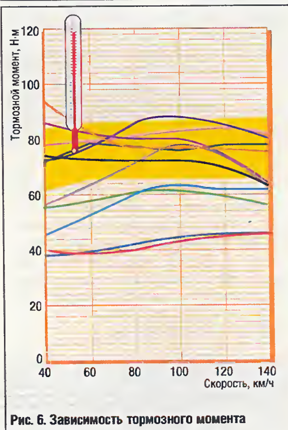
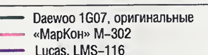


Рис. 6. Зависимость тормозного момента от скорости после «нагревного» цикла.



МЕТОДИКА ИСПЫТАНИЙ

Колодки испытывали на лабораторных стендах, имитирующих реальные условия эксплуатации. Это позволяет исключить влияние человеческого фактора и неисправностей конкретной машины на результаты замеров.

Эффективность торможения проверяли при различных сочетаниях скорости, давления и температуры. Износостойкость оценивали по разнице толщины колодки «до и после». А чтобы оценить безопасность изделий, отдельно проверили прочность соединения фрикционной накладки с колодкой.

ПРОГРАММА ИСПЫТАНИЙ

Сначала колодки должны приработаться – это как бы начало их совместной жизни с тормозным диском.

Замеры начинают с толщины колодок. Затем их «гоняют» на стенде в легких режимах, не давая нагреться выше 100°С. После этого проверяют работу колодок при повышенных температурах – имитируют цепочку торможений со скорости 100 км/ч. При этом колодки сильно нагреваются и необратимо изменяют начальные свойства. Затем повторяют «легкие» режимы – ведь после нагрева свойства колодок изменились. Потом вновь измеряют толщину колодок и оценивают их износ. И, наконец, последнее испытание – у двух новеньких колодок проверяют прочность соединения каркаса с накладкой.

КРИВАЯ И НЕЛЕГКАЯ

Прежде всего отметим, что оригинальных колодок было всего две – они продавались вместе с суппортами и на них решили немножко сэкономить. В результате измерить у них величину усилия отрыва накладки не удалось – для этого по методике требуются абсолютно свежие, а не перегретые изделия.

Характеристики большинства колодок после нагрева необратимо изменяются – соответствующие кривые на рис. 1 и 2 почти всегда заметно отличаются от «сородичей» на рис. 5 и 6. Так вот, в «холодном» состоянии в разрешенный «коридор» не попали по всем статьям «Сангсин» (№ 11) и «Трансмастер» (№ 5), а также «Бош» (№ 10). В общем-то, это не страшно, поскольку истинная жизнь колодок начинается только после того, когда они впервые «разгорячатся». А вот в ходе двух «нагревных» циклов почти все стало ясно – изделия «Сангсин» снова подтвердили свои претензии на последнее место, да и «Бош» выглядел немногим лучше. Повторное снятие характеристик с колодок, «годных к употреблению», вновь показало, что аутсайдеры определены верно – графики «Сангсин» и «Бош» расположились особняком в нижней части рисунка. Не лучшим образом проявили себя также «Дэу» 9G26 (№ 8) и ОТА (№ 9).

РЕЗУЛЬТАТЫ ИЗМЕРЕНИЙ ИЗНОСОСТОЙКОСТИ И ПРОЧНОСТИ СОЕДИНЕНИЯ НАКЛАДОК С КОЛОДКАМИ

№	Заявленный производитель	Измеряемая величина	
		Износ, мм x 10^{-3}	Усилие отрыва, МПа
1	Daewoo 1G07	3,75	нет данных
2	«МарКон» М-302	2.76	5,55/6,10
3	Lukas LMS-116	2,92	9,4/8.90
4	Remsa 101 00-0852S	3,02	5,27/9.70
5	Transmaster (DBB) 101 00, шифр Т779	1.89	9.4/5.50
6	СТС, шифр СТД-127	3,92	5,2/5.30
7	Dafmi Д-269	2,79	5,83/5,83
8	Daewoo 9G26	3,90	5,8/2,50
9	OTA 271 HF 400/2 FF 0167	1,75	5.2/5.20
10	Bosch 0 986 469 390 120593K	2,20	2,7/3.05
11	Sangsin SBP54M 1J05A	0,81	4,3/4,80

А где же «луч света»? Безусловный лидер – «МарКон» (№ 2): все кривые так и рвутся сквозь «верхнюю» стенку «коридора», а в «нагревном» цикле ровные «марконовские» графики и вовсе захватили верхние этажи здания. Из «хорошистов» понравились «лукасы». Ну, а

В ЦЕЛОМ...

Как бы это помягче сказать... Если вашей предыдущей машиной была, скажем, «Волга» ГАЗ-21, то тормоза «Нексии» покажутся просто сказочными во всех одиннадцати случаях. Но если оценивать иномарку с иномарочных же позиций, то выбор достойных колодок резко сузится. Компанию штатным «сотрудникам» составили один «отличник», пяток «хорошистов» и два «троечника» – мальчишей-плохишей в расчет не берем. На наш взгляд, экономить на тормозах не стоит, да и победитель – «МарКон», далеко не самый дорогой... Впрочем, кого вы захотите подпустить к своим тормозам – дело все-таки ваше. ЗР

ПРОЩАЙ, ДЕФИЦИТ!

НОВЫЕ ТРАНСМИССИОННЫЕ МАСЛА ДЛЯ ВАЗОВСКИХ ПЕРЕДНЕПРИВОДНИКОВ

/ЭКСПЕРТИЗА

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН

Читатели уже привыкли на этих страницах знакомиться с результатами испытаний запчастей, технических жидкостей, аксессуаров – того, что всегда находится в поле зрения автомобилистов. Сегодня на повестке дня – трансмиссионные масла группы GL-4, предназначенные для коробок передач переднеприводных ВАЗов – от «Оки» до «десятки». Но прежде вспомним, что мы знаем о маслах для коробки передач «Самары».

УРОКИ ИСТОРИИ

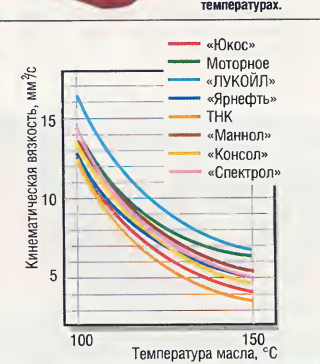
Журнал уже как-то писал, что с появлением на свет первых «восьмерок» и «девяток» нужного трансмиссионного масла не оказалось. Поэтому долгие годы в коробках передач «самар» плескалось моторное. Правда, не первое попавшееся, а с вполне определенной вязкостью – 15W40 (пожалуй, и по сей день наиболее распространенной).

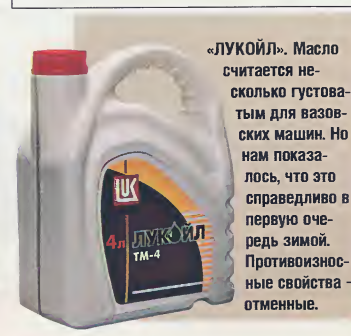
Несколько лет назад появились специальные продукты, рекомендованные заводом вместо привычной «моторки». Временными монополистами стали «Рексол» и «Омскойл», хотя положение автолюбителей от этого легче не стало. Двух этих «правильных» масел не сыскать было днем с огнем. Поползли слухи, что завод хоть и рекомендует всем «трансмиссионку», на конвейере сам использует моторное масло.

Через год-другой ситуация вновь изменилась. В широкой продаже появился продукт от «ЛУКОЙЛа» нужной группы GL-4, но не совсем «правильной» вязкости 80W90 (вместо 80W85). И вновь слухи. Нам из «достоверных источников», например, сообщали, что специалисты завода «своим» советуют именно это масло. А вот из официальных данных почему-то следовало несколько иное – вязкость все-таки немного не та.

«Ярнефть». Удачный, на наш взгляд, компромисс между вязкостными, противоизносными и антикоррозионными свойствами.

Вязкость при высоких температурах.





«ЛУКОЙЛ». Масло считается несколько густоватым для вазовских машин. Но нам показалось, что это справедливо в первую очередь зимой. Противоизносные свойства – отменные.

Короче говоря, вопрос этот долгое время оставался открытым не только для автомобилистов, но как будто и для самого завода. Может, сейчас все изменилось? На рынке за последние полгода-год появился добрый десяток масел, удовлетворяющих требованиям ВАЗа. Актуальным стал другой вопрос: какое выбрать? На него-то и попробуем ответить. Как всегда, вместе со специалистами.

ЧТО, ГДЕ, ПОЧЕМ?

Поучаствовать в нашем тесте мы пригласили восьмерых. В качестве отправной точки взяли моторное масло из так называемой группы «Стандарт» – списка, одобренного самим ВАЗом для карбюраторных машин. Именно из него можно было в свое время выбирать продукт для коробки передач «самар». Наш образец весьма широко распространен, имеет вязкость 15W40 и уровень эксплуатационных свойств CD/SF (сведущие, наверное, уже догадались о чем речь, но мы помолчим).

В тест, конечно же, попало трансмиссионное масло от «ЛУКОЙЛа» с несколько большей, чем надо, вязкостью 80W90*. Затесался в ряды конкурсантов иностранец – «Маннол»**. Отдельно упомянем одно из последних появившихся в нашей компании – «Ю-Тек». И канистра у него стильная, и допуск ВАЗа имеется... Только вот масло расфасовано в трехлитровые канистры при за-

* *Скоро в продаже может появиться «ЛУКОЙЛ» и с «правильной» вязкостью 80W85.*

** *По нашим данным, в ближайшее время в иностранном легионе ожидается пополнение. Покупатели смогут увидеть предназначенную для КП «Самары» продукцию фирм «Шелл» и «Кастрол».*

правочном объеме пятиступенчатых коробок (а только такие ныне ставят на машины) 3,3 литра!

Встречаются и другие «нестыковки». Скажем, на многих канистрах можно прочитать о пригодности масла для всех отечественных машин с передним приводом, хотя «Москвич» потребляет только «гипоидные» GL-5. В общем, нужно руководствоваться принципом «доверяй, но проверяй».

Что сколько стоит? У отечественных масел отличия не очень разительны – от 100 до 175 рублей за 3,5 или 4 литра трансмиссионного масла; за 220 рублей мы приобрели моторное 15W40. Подороже обойдется «Маннол» – 360 рублей и, пожалуй, «Ю-Тек» – владельцам машин с пятиступенчатой коробкой скорее всего придется покупать две канистры. Есть и другие варианты – разбавить «моторкой» или старым (уже слитым из коробки) маслом, но их почему-то рассматривать не хочется.

АЛЛО, МЫ ИЩЕМ ТАЛАНТЫ

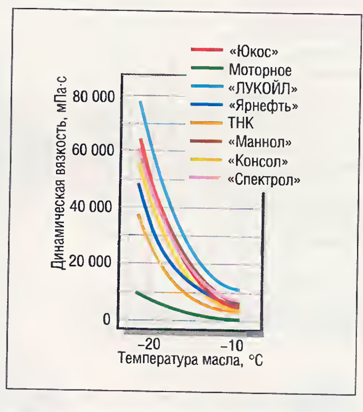
Способности тестируемых масел проверяли в специализированной лаборатории. Из немалого перечня методов выбрали тот, что в нашем случае показался наиболее приемлемым.

Начали с банальной проверки вязкости при высоких и низких температурах, причем не в одной точке, а в нескольких – тогда видишь динамику изменения вязкости. Как и ожидалось, для масел 80W85 кривые легли довольно близко друг к другу (см. графики). А вот у «моторки» и более густого 80W90 соответствующие зависимости разошлись в разные стороны. Первое продемонстрировало незаурядные по сравнению с трансмиссионными маслами свойства при низких температурах. Второе, напротив, оказалось погуще остальных во всем измеренном диапазоне.

Обратим внимание: масло 80W90 при минус 20–25°С оказывается примерно в полтора раза гуще образцов 80W85, хотя формальные требования, предъявляемые к ним при низких температурах, одинаковы (для группы 80W – не более

Моторное. Говорят, такие масла не обеспечивают ресурса. Противоизносные свойства у них действительно неважные. Однако при низких температурах они оказываются вне конкуренции, да и антикоррозионные свойства очень хороши.

Вязкость при низких температурах.



«Ю-Тек». Хорошие антикоррозионные свойства, приемлемые противоизносные. Главный плюс – есть допуск АвтоВАЗа, главный минус – трехлитровая канистра.

150 000 мПа·с при минус 26°С). А вот у моторного масла при такой же температуре вязкость в 4–6 раз ниже, чем у образцов 80W85, и примерно в 8 раз меньше, чем у 80W90. Любопытно, не правда ли?

Способность масла работать в жару и холод – не единственное, что мы от него ждем. Есть более важные свойства, скажем, противоизносные или антикоррозионные. Проверили и то, и другое.

Как работает трансмиссионное масло в паре трения, обычно проверяют на стандартной четырехшариковой машине трения (ЧШМ). Мы воспользовались ею для определения нагрузки сваривания. Параметр очень важен, и для трансмиссионных масел его нормируют. Но мы предлагаем ориентироваться не только на эти нормы. Почему?

Долгие годы автовладельцы использовали в коробках переднеприводных ВАЗов моторное масло со значительно меньшими противоизносными свойствами, чем у желанных GL-4. Поэтому сравнивать полученные результаты решили не с одним эталоном, а с двумя. Так, «моторка» задала нижний предел – нагрузку сваривания 2000 Н, а стандарт на масла GL-4 – верхний, в 3000 Н. За последнее значение, разумеется, можно и нужно выходить – это будет только приветствоваться.

Что же получилось? Все трансмиссионные масла первую высоту взяли. Но трое из них не смогли тем не менее дотянуться до второй. Это, конечно, не здорово, но об угрозе для коробки говорить не приходится – пользовались же мы долгое время моторным маслом. Любопытно, что «ЛУКОЙЛ» с чуть большей, чем у коллег, вязкостью показал 4470 Н, то есть в полтора раза больше, чем требует стандарт, и оказался в два с лишним раза «лучше», чем моторное 15W40. В общем, есть повод для размышления.

Антикоррозионные свойства проверяли не совсем «в лоб». Специалисты предложили прибор ДК-НАМИ, который служит им для определения термоокислительной стабильности трансмиссионных масел. Поэтому при ис-

ТАБЛИЦА 1. ПРОВЕРЯЕМЫЕ МАСЛА

Образец	Наименование	Производитель	Цена*, вязкость, примечание
	«Ярнефть», трансмис- сионное масло для переднеприводных автомобилей	ОАО «Пушкинский завод», Моск. обл., Пушкино, Ярославское ш., д. 1а	100 руб., 80W85
	Consol Транс КП	ООО «Виал-Ойл», Москва, Окружной пр-д., д. 18, к. 1	150 руб., 80W85
	«ЛУКОЙЛ ТМ-4» (ТМ-4-12)	Изготовлено дочерним обществом ОАО «ЛУКОЙЛ» (предприятие указано в штрих-коде). Продавец: ОАО «ЛУКОЙЛ», Россия, Москва, Сретенский б-р., д. 11	165 руб., 80W90 (!)
	Моторное, 15W40, API CD/SF	Не указываем	220 руб., вязкость см. в наименовании
	U-tech, Yukos technologies Forward	ООО «Новокуйбышевский завод масел и присадок», Самарская обл., Новокуйбышевск	135 руб., 80W85, тара – 3 л (!)
	Mannol Basic	SCT GmbH, 22880, Wedel/Hamburg, Германия	360 руб., 80W85
	Spectrol Форвард, передний привод	ПГ «Спектр-Авто», Москва, ул. Фестивальная, д. 19	175 руб., 80W85
	ТНК «Транс Ойл»	ОАО «Рязанский нефтеперерабатывающий завод», Рязань	170 руб., 80W85

Цена образца в розничной сети.

ТАБЛИЦА 2. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ

Краткое наименование	Нагрузка сваривания на ЧШМ, Н	Испытания на приборе ДК-НАМИ		
		Изменение кинематической вязкости при 100°С, %	Осадок в петролейном эфире, %	Внешний вид пластин
«Ярнефть»	3350	0,78	0,05	Чистые
Consol	3350	0	0,10	Черный рыхлый налет
«ЛУКОЙЛ»	4470	3.00	0.17	Чистые
Моторное	2000	0	0,05	Чистые
U-tech	2760	2,80	0,08	Чистые
Mannol	2990	0	0,05	Толстый черный рыхлый слой
Spectrol	3150	3.75	0,10	Темные гладкие
ТНК	2820	0	0,05	Черный плотный слой со следами коррозии

пользовании этого метода большее внимание уделяют двум первым цифрам – изменению вязкости и величине осадка. Про третий показатель – внешний вид медных пластин – обычно пишут «не нормируется, определение обязательно». Мы предлагаем поступить иначе – заинтересоваться именно внешним видом пластин после их длительного контакта с горячим маслом, а к цифрам отнестись как к факультативной информации.

Здесь «снаряды» не захотели ложиться «в одну воронку». У четырех образцов пластины оказались «чистыми» (строгая цитата из протокола), у некоторых имели «черный налет», а у кого-то к тому же и «следы коррозии». Еще раз повторим: параметр этот не нормируется, значит, говорить «прошел – не прошел» нельзя. Как ни странно это звучит, прошли тут ВСЕ. Но вот с чем они к нам пришли…

ГДЕ СПРЯТАЛСЯ КОМПРОМИСС

Ну а все-таки, что выбрать для любимого авто? Привычная для многих «моторка», как говорит АвтоВАЗ, не обладает достаточным уровнем противоизносных свойств, в чем, собственно, мы убедились – зато какие низкотемпературные свойства! Кто-то привык пользоваться «густоватым» маслом. Может, оно и густовато, но какие блестящие противоизносные свойства. Есть ли компромисс? Внимательно изучив таблицы, каждый желающий, пожалуй, для себя его найдет, но будет ли рецепт универсален…

Может, для зимы лучше моторное масло, а для знойного лета – трансмиссионное? Делать вывод, наверное, придется самим. На всякий случай подскажем, что в своих электронных средствах информации (читай, в Интернете) сообщают вазовцы.

По данным завода, моторные масла обеспечивают коробке передач переднеприводных машин ресурс около 100 тыс. км, а «правильные» трансмиссионные – до 150 тысяч. Правда, в каких режимах проведены подобные испытания, а также приходилось ли в ходе работы, скажем, менять синхронизаторы, не сообщается. ЗР

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

ГРЕЕТ И СВЕТИТ

ОБОГРЕВАЕМ СИДЕНЬЕ И ЗАЩИЩАЕМСЯ ОТ «ПОДСТАВЛЯЛ»

К январским морозам московская фирма ЗАО «Теплодом» предложила две новинки – как говорится, для души и для тела. Начнем с конца.

Электрогрелка «Емеля-2» (фото 1) – это младший братец популярной электрогрелки «Емеля». Основные отличия? Ну, во-первых, «Емеля-2» стал посимпатичнее, а во-вторых, порасторопнее: теперь он нагревается быстрее благодаря измененной конструкции нагревательных элементов, сделанных из углеволокна на пенополиуретановой основе. Изготовители утверждают, что смогли добиться бездефектного производства – что ж, хочется верить, что под филейными частями организма ничего не «коротнет» и не отвалится.


1

В «Емеле-2» сразу понравился фирменный штекер (фото 2). Разработчики сетуют на его высокую цену, но саморазбирающиеся конструкции с рынка давно всем надоели. Кстати, часть «емелей» будет выпускаться с еще более «крутым» штекером, снабженным встроенным регулятором мощности (фото 3). Такая грелка обойдется подороже – если первую можно приобрести примерно за 600 руб., то регулируемую – на полтораста рублей дороже.


2


3

С телом все ясно – а как насчет души? На сей случай фирма предлагает всем желающим обзавестись светящимися надписями, приклеиваемыми на заднее стекло машины (фото 4, 5). Питание изделий – от бортовой сети автомобиля через специальный высоковольтный преобразователь. Содержание надписи, естественно, может быть различным, однако основным их назначением, скорее всего, будет круглосуточное предупреждение потенциальных «подставлял» о неудачном выборе «клиента» для заработка: дескать, машина-то застрахована! Такая световая «реклама» обойдется клиенту примерно в 800 руб. Дороговато, конечно, но душевное спокойствие того стоит.



4



5

ШАРОВЫЕ И РУЛЕВЫЕ ИЗ ПИТЕРА

РОССИЙСКО-НЕМЕЦКИЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ ИНОМАРОК

В многообразии современных брэндов запутаться немудрено – к примеру, одни знают петербургскую компанию «Ганза» как российского производителя, другие вспоминают торговую марку HANSE немецкого происхождения… В любом случае представленная на фото узнаваемая синяя коробочка содержит оба варианта надписей, а потому главное внимание – к содержимому.

Последние новинки «Ганзы» говорят об устойчивой ориентации фирмы в сторону иномарок – перед нами шаровая опора для «Вольво» и наконечник рулевой тяги для «Фольксвагена». На обеих деталях выдавлен фирменный логотип изготовителя, каждое изделие имеет индивидуальную упаковку. Стоимость «ганзовских» элементов, по мнению фирмы, вполне приемлема для любого кошелька – оптовая цена шаровой опоры составляет примерно 280 руб., а наконечника – 162 руб.



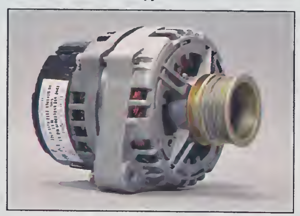
ПОСТАВКИ ЭЛЕКТРИЧЕСТВА ИЗ БЕЛОРУССИИ

ГЕНЕРАТОРЫ И СТАРТЕРЫ БОРИСОВСКОГО ЗАВОДА

Сорок пять. Столько ампер вырабатывают новые белорусские генераторы. Причем 45 А достигаются не на предельных режимах, а уже при частотах вращения ротора генератора 1800 об/мин, то есть на холостых оборотах работы двигателя! Максимальный же ток новинки от ОАО «БАТЭ» (Борисовский завод автотракторного электрооборудования), достигаемый на частотах вращения 3500–4000 об/мин, – 90 А!

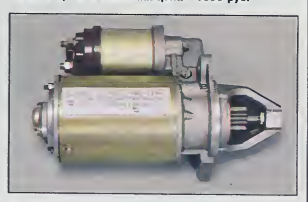
Новые генераторы предназначены для работы с впрысковыми моторами: 3202.3771 рассчитаны на ВАЗы, а их коллеги 3212.3771 – на ГАЗы. Кроме того, «вазовские» генераторы годятся без переделок для многих иномарок – от «Ситроена» до «Мерседеса», рассчитанных на пятиручьевые поликлиновые ремни с углом профиля ручья шкива 40 градусов. Для увеличения мощности изделий заводчане применили в выпрямительном блоке дополнительную пару силовых стабилитронов, подключив их к выводу нулевой точки обмотки статора. Что касается подшипника – больного места многих генераторов, то проблема эта решена «раз и навсегда» – использовано изделие фирмы SKF.

Масса 90-амперного генератора – около 5,2 кг. Розничная цена – 1480 руб.



Упомянув термин «электрическая машина», просто необходимо вспомнить про новые белорусские стартеры. В новинке с индексом 2111.3708, предназначенной для ВАЗов «десятого» семейства, вместо привычных катушек возбуждения применены мощные постоянные магниты – по мнению разработчиков, это улучшило массо-габаритные характеристики изделия. При этом заводчане отказались от популярного в последнее время редуктора, поскольку считают свою конструкцию более надежной.

Номинальная мощность нового стартера – 1,2 кВт, масса – 4,7 кг. Розничная цена – 1560 руб.



ХОТЬ ВИДИТ ОКО, ДА ЖАБА ДУШИТ

МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ЦЕНТР ВМЕСТО ШТАТНОЙ МАГНИТОЛЫ

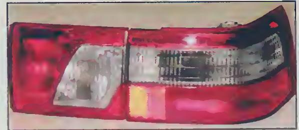
В горбачевские антиалкогольные времена был популярен такой анекдот: ходит мужик по автосалону и размышляет: то ли сразу залезть в карман и уехать домой на новенькой «Волге», то ли поработать еще годик-другой, поднакопить деньжат и купить бутылку водки… Впрочем, мы не о выпивке, а о музыке.

Если верить тому, что рост стоимости потребительской корзины давно отстал от темпов роста доходов населения, то новинка от «Клариона» заинтересует многих. Мечта оснастить свой автомобиль не только первоклассным «аудио», но и «видео» давно перекочевала из абстрактности в реальность – вот почему головное устройство модели Clarion VRX928RVD вызовет у многих если не немедленное желание раскошелиться, то уж хотя бы серьезный интерес. Новинка представляет собой мультимедийный центр – телевизор, DVD и все такое, – устанавливаемый в стандартное место штатной магнитолы!

Изделие является «крутым» без всяких преувеличений. В нем есть: DVD/MP3/CD-проигрыватель, RDS-тюнер, цветной моторизованный семидюймовый монитор с широким углом просмотра, управляемый простым касанием пальца, усилитель 4×50 Вт, оптический выход, 24-битовый преобразователь, видеовыход на два независимых монитора, возможность подключения 5.1-канального звукового декодера, камеры заднего вида – в общем, вещь действительно серьезная.



Да, а причем тут упомянутый анекдот? Да так, цена навеяла: стоимость новинки составляет примерно 2000 «рублей» (американских, естественно). Может, поднакопить деньжат и машину сменить?



ВАЗ, УЛИЦА, СВЕТ…

ЗАДНИЕ ФОНАРИ ДЛЯ ВАЗ-2110М

На вязниковском заводе автотракторной осветительной арматуры ОАО «ОСВАР» разработан комплект новых задних фонарей для модернизированной тольяттинской «десятки» ВАЗ-2110М. Отличия видны на фото – создатели скромно намекают на улучшенный дизайн и оптимальную функциональность. Четырехсекционные фонари соответствуют Правилам ЕЭК ООН.

Разработчики отмечают, что в фонарях использованы принципиально новые ламподержатели, обеспечивающие стопроцентную надежность электрического контакта. Рассеиватель и корпус сделаны из импортных материалов, позволяющих при изготовлении изделия применять тепловую сварку.

Что касается цены, то производители заявляют, что она не превысит прежней…

НЕПРАВИЛЬНЫЙ «КИТАЕЦ»

ФИЛЬТРЫ «ЦИТРОН» – ЗАВОДСКИЕ И… НЕ СОВСЕМ

Вам настоящий «Цитрон» или поддельный?

Хороший вопрос, правда? Приятно, что в Южном порту встречаются такие честные и эрудированные продавцы. Ошарашенный представитель ставропольского завода «Цитрон», случайно оказавшийся в нашем торговом «Клондайке», машинально приобрел поддельный фильтр, благо настоящий у него был с собой. После чего оба изделия оказались в нашей редакции.

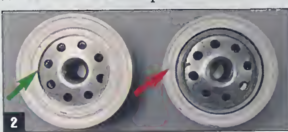
Даже если не обращать внимания на бросающиеся в глаза ссадины и потертости самозванца, то и прочих различий наберется с избытком. Основные показаны на фото 1–3. Кроме того, внимательный глаз заметит отличия в антидренажных и перепускных клапанах, а также отметит, что у крышек усилителя разные диаметры. По мнению заводчан, родина подобных подделок находится чуть ли не… в Китае! У нас такое изделие можно приобрести примерно на 10 руб. дешевле, чем настоящее. Представляете, насколько же рентабельным должно быть таможнее производство, чтобы оправдать все накладные расходы?



1

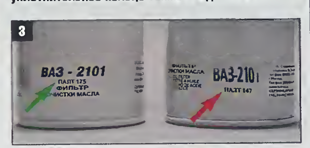
«Неправильный» фильтр пониже ростом. А с количеством рисок на корпусе самозванцы промахнулись дважды – на современных фильтрах их нет, да и на ранних фирменных конструкциях их было совсем не столько…

Красным цветом обозначены признаки подделки, зеленым – «правильные» элементы.



2

После снятия уплотнительного кольца с оригинала (на подделке его вовсе не было) становится понятно, что сварка усилителя с крышкой выполнена по-разному: у «Цитрона» – пукли на усилителе, а у подделки – на крышке. Форма канавки под уплотнительное кольцо также неодинакова.



3

Настоящий код фильтра ВАЗ-2101 – ПАЛТ 175, а совсем не ПАЛТ 147, как решили поддельщики (на заводе так обозначают фильтр ВАЗ-2105).

ЧУВАШСКИЕ ИСКРЫ

НОВЫЕ КОММУТАТОРЫ ИЗ ЧЕБОКСАР

Серьезных производителей автомобильной электроники сегодня на рынке довольно много. Если другим заводам вы предпочитаете чебоксарскую «Элару», то обратите внимание на два новеньких коммутатора, представленных на фото.

Коммутатор 94.3734 предназначен для работы в составе бесконтактной системы зажигания четырех- и восьмицилиндровых двигателей различных ГАЗов, ПАЗов и УАЗов, оснащенных распределителями с магнитоэлектрическими датчиками. Изделие является функциональным аналогом таких коммутаторов, как 90.3734 из Калуги или 131.3724 из Старого Оскола. Новинка выполнена по технологии SMT с применением электронных компонентов фирмы ST Microelectronics, Philips и т. п. Коммутируемый ток должен составлять 6,75±0,75 А, масса изделия – 0,16 кг.





Коммутатор 98.3734-01 ориентирован на автомобили с датчиками Холла – от «Оки» до «зубила». Изделие выполнено на «ненашенской» электронной базе – отметим, что разработчики применили дополнительную активную защиту силового транзистора от всплесков напряжения в бортовой сети, а верхнюю рабочую температуру увеличили до 105°С. Ближайшие функциональные аналоги новинки – это 3620.3734 и 76.3734 производства МЗАТЭ-2. Коммутируемый ток – от 7,3 до 7,8 А, масса изделия – 0,35 кг.

Примерная цена коммутаторов – соответственно 160 и 180 руб.

Излишек – вещь крайне необходимая. ВОЛЬТЕР

ДОЛОЙ СЕРОСТЬ!

ПОДНИМАЕМ ПЛАНКУ СВОИХ МУЗЫКАЛЬНЫХ ЗАПРОСОВ

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПЕНЬКОВ

Помните прекрасный фильм «Музыкальная история»? Таксист Петя Говорков колесит на своей «эмочке» по Москве и заливается соловьем на радость своему пассажиру, артисту Македонскому. Нам бы с вами такую компанию в попутчики – а?

Сергея Яковлевича Лемешева (он исполнял роль Пети), конечно, никем не заменить, однако попробовать оснастить салоны своих авто не второсортной, а «настоящей» аппаратурой давно пора. Конечно, всегда можно обозвать автомузыку излишеством, не имеющим непосредственного влияния на динамику машины, но… А хорошее настроение? А свежие новости? Да, в конце концов, сколько можно унижать и машину, и себя попытками создать что-то путное из динамиков от дедушкиного проигрывателя и валяющегося в «бардачке» «Альпиниста» эпохи черно-белого телевидения? К тому же эту тему с полным основанием можно считать исчерпанной – весь прошлый год мы только и делали, что рассматривали различные варианты построения «маленького оркестрика» – один экономнее другого. Транжирить попусту деньги мы не станем и в новом году, но поднять ценовую планку хотя бы до тысячи-полутора долларов давно пора. Именно тому, как по-хозяйски распорядиться суммой такого уровня, и будут посвящены наши ближайшие «музыкальные истории».

ТРИ ЗАПОВЕДИ ЦЕНИТЕЛЯ МУЗЫКИ

1. Дорогая аппаратура, установленная тяп-ляп, всегда звучит хуже, чем дешевая, прилаженная на совесть.

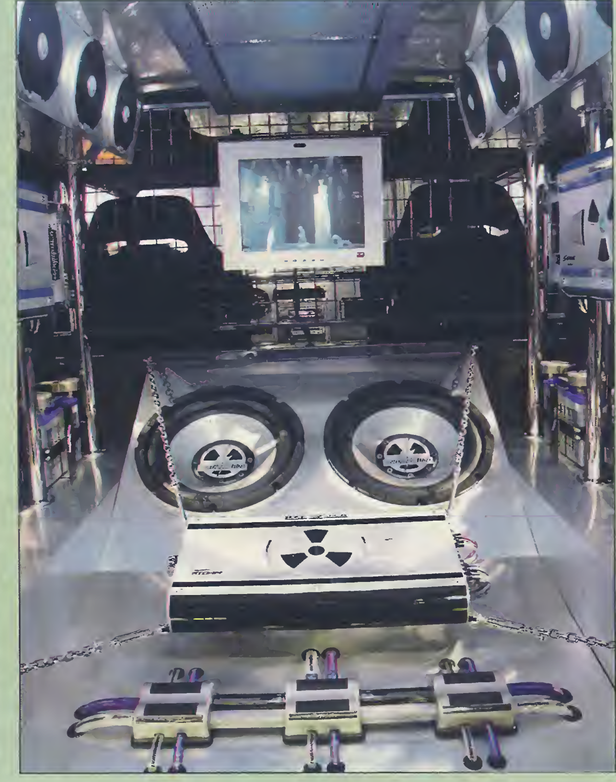
2. Один в поле не воин: даже самый высококачественный и дорогой компонент системы не сможет в одиночку улучшить ее звучания, если остальные его «коллеги», как говорится, «не тянут».

3. Не экономь на проводах и разъемах! Шикарный усилитель плюс тоненькие провода равняется полному провалу.

С ЧЕГО НАЧНЕМ?

Когда одну разбитную девицу из популярной некогда передачи «Любовь с первого взгляда» спросили, как она поведет себя с молодым человеком, если тот, извините, ничего не умеет, то ответ не заставил себя ждать: пусть, мол, для начала сходит в библиотеку и почитает, что к чему! Очень правильный совет – примерно так мы и поступим. Только пойдем не в библиотеку, а в солидный установочный центр – на консультацию.

Решившись истратить приличные деньги, стесняться нечего – консультироваться надо только у лучших из лучших. Хороших центров в той же Москве как минимум три – «СаундЛаб», «СВ Арт», «АудиоХирургия»… находите телефон, договариваетесь



о встрече и выкладываете свои проблемы. Как правило, услуга платная, но это не страшно: во-первых, грамотный менеджер за час-полтора набросает вам четкий порядок действий, который можно реализовать хоть самостоятельно, хоть в другой аналогичной конторе, а, во-вторых, если предложенная программа вас устроит и вы готовы хоть немедленно отдать свой автомобиль в работу, то указанную сумму вам скорее всего… вернут!

Тех, кого устраивает именно наша консультация, благодарим за доверие и поздравляем с экономией средств – они вам еще пригодятся. Отталкиваться в вопросе «что купить» лучше всего от денежной суммы, предназначенной к этой целевой трате. Для примера отметим, что «разбирающиеся» владельцы подержанных иномарок ценой до десяти тысяч долларов выкладывают на «музыку» тысячи по две-три. Впрочем, пару лет назад наблюдался совершенно необъяснимый эффект, когда музыкальные потребности владельцев «самар» неожиданно подпрыгнули аж до четырех-пяти тысяч долларов – чего только не бывает в России… Но мы отвлеклись.

Итак, от 1 до 1,5 тысячи долларов. Во главу угла ставим акустику – тут сомнений быть не может. Львиную долю толковой музыкальной системы мы получим сразу – это динамики, провода, подиумы, вибро- и шумоизоляция, настройки и т. п. Чистый фронтальный звук – даже без сабвуферов и усилителей – уже способен удовлетворить почти любого слушателя, даже весьма осведомленного в этих вопросах.

А КАКУЮ АКУСТИКУ ВЫБРАТЬ?

Ну, выбор есть… Если любите мягкое, благородное, породистое звучание – то, как говорится, «пожалте» в Израиль, точнее – обратите внимание на израильские модели Morel – например, Dotech или Hibrid с их передовыми технологиями. Если захочется еще более мягкого звучания, то милости просим в Италию – прекрасные компонентники делает фирма RCF. Обратите внимание – такие «итальянцы» продаются не всем колхозом, а только покомпонентно. Из других серьезных производителей отметим шведский DLS и его серию Ultimate. Еще есть Diamond Audio, Dinaudio – в общем, без покупки не останетесь. Два мидбаса да две пищалочки – этого может хватить как на первое время, так и навсегда.

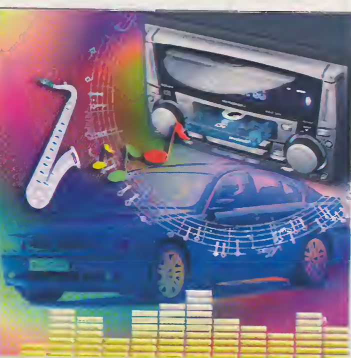
Впрочем, мы допустили серьезную бестактность… Акустика акустикой, а «голова»-то где?

ОДНА «ГОЛОВА» – ХОРОШО, А С ПРОЦЕССОРОМ – ЛУЧШЕ

Что ж, выборы головного устройства будем проводить с бóльшим пристрастием, нежели в прошлом году. Замахнемся, скажем, на Nacamichi CD 45Z! Или хотя бы на модель с индексом 40 или даже 35 – все равно, это очень высокий уровень качества – стыдно не будет! Заметим, что внутри этих моделей скрывается просто «ну очень хороший» усилитель – не всякая «голова» может сказать о себе то же самое. Строгий дизайн, классные параметры – вещь! Впрочем, если хочется не диск, а кассету, то не запутайтесь в индексах: вам нужен не CD, а TD! Хотя, честно говоря, кассетник как единственный носитель информации в современном автомобиле выглядит уже по меньшей мере странно, а потому обязательным дополнением кассетной магнитолы будет впоследствии дисковый чейнджер.

Достойной «головой» в вашем автомобиле смогут стать такие известные брэнды, как Pioneer 7-й серии, Alpine CDA7894 или, конечно же, Clarion. Кстати, если тянет на экзотику, то можно пойти на принцип и поискать у «Клариона» очень редкую модель HX-D10. Этот «лимитед эдишен», вообще говоря, ориентирован только на американский рынок, но если захочется приключений (тема заокеанских аппаратов заслуживает отдельного разговора, и мы к ней обязательно вернемся), то почему бы и нет?

Что еще сказать об этих достойных «головах»? Все серьезные модели обязательно допускают последующий «апгрейд» – имеется в виду не покупка новой «головы», а подключение чейнджера, усилителей и т. п. У некоторых моделей линейные выходы управляемые – так, «Алпайн» позволяет управлять сабвуфером: уровнем, частотой среза и др. «Пионер»



поможет вам легко «перекинуть фазу» – если захотите блеснуть перед консультантом, то задайте ему этот вопрос… Что касается «алпайнов», так у них вообще свершилась маленькая революция: в обыкновенных дисковых «головах» появились встроенные процессоры! А там, где процессор, возможно практически все – во всяком случае, можно навсегда забыть о том, что водитель в наших автомобилях всегда сидит ближе к левому каналу, нежели к правому.

Насчет тюнеров сказать, в общем-то, нечего – особой разницы между ними нет. Разве что наличие в некоторых из них «нашенского, укавэшного» диапазона – в основном сегодня это уже редкость. Но если захочется послушать радиостанцию «Орфей», то обратите внимание на линейку моделей от «Джей-Ви-Си» – там вы наверняка подберете то, что нужно.

ТАМ, ЗА ГОРИЗОНТОМ

Мы считаем, что, истратив 1000–1200 долларов на аппаратуру и еще 200–300 на ее грамотную установку, вы навсегда забудете про ощущения бедного родственника, случайно забредшего на Московский автосалон и впервые услышавшего, как на самом деле может звучать аппаратура в автомобиле. Другое дело, захотите ли вы впоследствии остановиться на этом рубеже или начнете подумывать о трехполосных системах, сабвуферах и т. п. Однако никакие капитальные переделки вам больше не грозят – самую сложную часть программы вы уже выполнили. А о всевозможных улучшениях, доводках, настройках и апгрейдах мы расскажем в наших следующих музыкальных историях. ЗР

/ПРОВЕРЕНО МВД

«ИХТИАНДРА» ОДОЛЕЕМ... БУТЫЛКОЙ

«Наши улицы совершенно безопасны. Опасны только люди на улицах...»
МЭР ФИЛАДЕЛЬФИИ.

ИСПЫТЫВАЕМ НЕОБЫЧНЫЙ ИТАЛЬЯНСКИЙ ИММОБИЛАЙЗЕР

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Проверив на профпригодность несколько механических противоугонных изделий (ЗР, 2002, № 7 и 11), захотелось разнообразия. Мы предложили специалистам балашихинского Центра задачку иного профиля. Дескать, ребята, болгаркой и дрелью вы владеете классно – спору нет, а вот каково потягаться с микропроцессорами? На том конце провода явно пожали плечами: привозите.

В результате на схватку с нашими «ментами» повезли пару итальянских... нет, не мафиози, а необычных иммобилайзеров, которые привлекли внимание еще на последнем Московском автосалоне. Имена «итальянцев» – med 30.2D и med 311.1, причем первый из них всю свою жизнь проводит... в бензине!

БЕНЗИНОВЫЙ КУПАЛЬЩИК

Краткое знакомство читателей с «ихтиандром» уже состоялось в ЗР, 2002, № 12. Напоминаем – оригинальность предложенного технического решения состоит в том, что один из блоков подключается непосредственно к погружному бензонасосу и управляется кодированными сигналами, подаваемыми непосредственно по штатной проводке автомобиля. Поэтому стандартные приемы типа «перекусить», «закоротить», «подключить напрямую» и т. п. здесь не сработают: штатная проводка в полном порядке, а кому придет в голову лезть в бензобак?

У ТЕРМИНАТОРОВ СВОИ СЕКРЕТЫ...

– Ты знаешь – мне эта штука понравилась! – знакомый нам по предыдущим «взломам» капитан... (извините, обойдемся без фамилий – просто Саша!) задумчиво крутит «ихтиандра» в руках. – Правда, пайка какая-то странная – видишь остатки флюса?



Этот «ихтиандр» все время находится в бензине и «всплывает» только тогда, когда топливо заканчивается.



А этот блок как раз и управляет «ихтиандром». Обратите внимание – внутренности залиты компаундом и доступ к электронике невозможен.

И герметичность сомнения вызывает. Схалтурили ребята немножко...

Пропускаем реплику «терминатора» мимо ушей – образец изделия мы получили на фирме – очень может быть, что его просто сняли с витрины. Нас интересует другое – удалось ли обвести его вокруг пальца или нет?

– Хорошее изделие! – подтверждает Саша. – Обычно всякая дешевка начинает на помехи реагировать – как поднесешь к ней поближе антенну излучателя, так она сразу обнуляется и бери ее голыми руками. Обычная «гостовская» проверка, а выдерживают далеко не все... А эта – нормально, с охраны не снялась. Можно было, конечно, добить ее совсем, только зачем? Вот если бы еще не было этого компаунда внутри, то я добрался бы до процессора, а вот тогда...

Потроха блока, располагаемого в салоне машины, действительно залиты компаундом. Поэтому главный вопрос по-прежнему висит в воздухе: неужели «итальянцев» никак не обойти? Спрашиваем Сашу в лоб: поставил бы



А это – русская отмычка... Марка напитка роли не играет: залили бензинчику, при необходимости стянули изолентой, накачали через ниппель хотя бы до двух атмосфер, в общем, дальше понятно.

он такую штуку на собственный автомобиль? За «бесплатно»!

– Да нет, – неожиданно морщится Саша, – не поставил бы. Игрушка отличная – спору нет, за исполнение – пять баллов. Никакая шпана не справится – гарантирую: здесь нужно и мозги иметь, и навык. А я все-таки профи – управлюсь за несколько минут. Глядите...



Ключ и скважина или вилка и розетка – дело не в названии. Перед включением зажигания нужно вставить одну часть разъема в другую, затем вынуть и пустить мотор как обычно. После выключения мотора блокировка сработает примерно через полминуты.

Саша достает из портфельчика что-то вроде бачка омывателя с кучей шлангов и проводов. Все ясно – зачем ковыряться в бензобаке, когда можно… принести запасной! Открывает капот, разъединяет топливную магистраль – мастера давлением не испугаешь, подключает свой «микробензобак» – вот, в общем-то, и все…

– Ну, не совсем все, – поясняет Саша. – Вообще говоря, эта итальянская штуковина блокирует еще и электрику – в данном случае стартер. Только поверьте: для Мастера все это – азбучные истины. Поэтому, уж если применить такой иммобилайзер на своей машине, то нужно как следует защитить доступ в подкапотное пространство – раз, грамотно заблокировать систему пуска двигателя – два, а уж потом полагаться на таланты «ихтиандра».

ЗОВЕМ НА ПОМОЩЬ… БУТЫЛКУ?

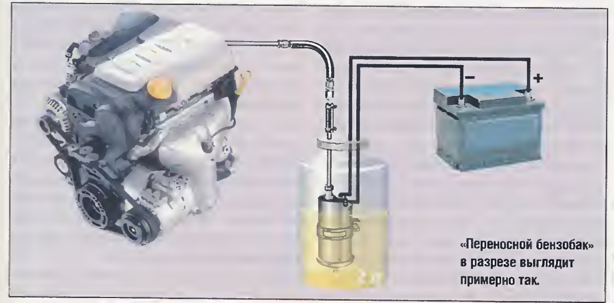
По опыту знаем, что веселый Саша всегда держит про запас какой-то фокус. Так и есть – на свет появляется двухлитровая пластиковая бутылка из-под «Фанты», перемотанная изолентой. Господи, как просто – налить бензину, накачать воздуха, подключить к магистрали – на несколько минут езды «до базы» вполне хватит.

– Да нет, хорошее изделие, – подтверждает Саша. – Только не надо никогда верить в одного кумира: ведь по большому счету – это хорошо замаскированный тумблер, отключающий бензонасос или бензоклапан. А чем лазить под днищем в поисках этого клапана, как в глупых книжках пишут, гораздо проще сначала уехать на машине в безопасное место, а уже потом заниматься восстановлением исходной схемы. Кстати, есть еще одно небольшое замечание – все-таки эта штука находится в парах бензина и коммутирует при этом ток в десяток ампер. Ну не дай бог, бензина будет мало, вся эта электроника окажется снаружи и в этот момент в ней что-нибудь сдохнет… Понимаю, что она должна быть трижды проверена-перепроверена, но через нашу контору она не проходила… Так что ставлю «пять», но – с минусом!

НАШЕ МНЕНИЕ

Пословица «На Бога надейся, а сам не плошай» как нельзя лучше подходит к описанной ситуации. Испытанное изделие подтвердило свое право разъезжать на наших автомобилях, но, при всем при том, без помощи своих коллег типа «худ-локов» и без опытных рук грамотного установщика ему в одиночку с охраной не справиться. Разве что против пресловутых нэтэушников… |ЗР|

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ ЛАБОРАТОРИЮ ИСПЫТАНИЙ НСА ОПС ГУВО МВД РОССИИ ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ СТАТЬИ.



«Переносной бензобак» в разрезе выглядит примерно так.



/АКСЕССУАРЫ

ЛЮБИШЬ С ГОРОЧКИ КАТАТЬСЯ?

ВЫБИРАЕМ БАГАЖНИК ДЛЯ ЛЫЖ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ БОГОМОЛОВ
ФОТО / КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Человеку в России к лыжам не привыкать: зимой на них встают и стар и мал. Только лыжня или модная сегодня слаломная трасса редко начинаются прямо от порога – как правило, путь до них неблизкий. Комплект горнолыжного снаряжения весит килограммов двадцать, а ведь многие берут с собой не одну пару лыж – для разной техники езды. Чтобы активный отдых не превратился в переход Суворова через Альпы, не станем досрочно напрягать свои мышцы, нагрузим лучше автомобиль.



Багажник «Туле»: высок, но неширок - три пары карвинговых лыж не уместятся.

Если едешь на один день, когда вещей немного, можно положить лыжи в салон универсала, а в седане и хэтчбеке просунуть их в лючок багажника. Но одно дело забирать из дома чистое и сухое снаряжение и совсем другое – возвращаться: отряхнуть весь снег, чтобы талая вода не потекла в салон, не получится. Да и пассажиру придется ютиться на заднем сиденье. Самое подходящее место для лыж – багажник на крыше.

ЧТО В ПРОДАЖЕ?

Обычный решетчатый дешев, но неудобен: надо снимать решетку (в нее упираются крепления ботинок), оставив лишь две поперечные штанги, обматывать их пенополиэтиленом (иначе лыжи быстро обдерутся) и вязать снаряжение резиновыми жгутами, чтобы не улетело по дороге (от веревки, особенно намокшей, толку мало). Да и оставлять несколько сотен долларов, перетянутых резинкой, на улице опасно.

Есть на российском рынке и специальные багажники для лыж именитых фирм: «Туле», «Монблан», «Атера» и «Фапа». Ассортимент первых двух охватывает все российские машины, причем в последнее время, например, в Москве «Туле» заметно потеснила «Монблан».

Изделия этих шведских фирм конструктивно схожи. Багажник состоит из основы – поперечных штанг и закрепляемых на них зажимов для лыж. На штангах можно установить и другие аксессуары той же фирмы – багажник для велосипедов, бокс или просто ограничители-уголки для досок. Продукция обеих фирм – в одной ценовой нише, хотя в целом у последней чуть подешевле. Так, полный комплект «Монблана» на «десятку» стоит 7100 руб. (из них 2861 руб. за крепления для четырех пар горных лыж и 850 руб. – замки на штанги). Более раскрученный «Туле» у дилера (в Москве ЗАО «Туле-Авто») обойдется в 7400 руб. (из них крепления для трех пар лыж – лишь 1829 руб., замки штанг – 660 руб.).

А вот багажники серии «Фортресс» японской фирмы «Наполекс», на которые мы натолкнулись в торговом доме «Апико», оказались в два с лишним раза дешевле: всего 2920 руб. за любую модель, будь то на «Волгу», «десятку» или «одиннадцатую». У них узкая специализация – только для лыж и, соответственно, облегченная конструкция с более тонкой направляющей – кубометр досок на такой не увезешь. Зато они заметно компактнее: высота зажимов над штангами, например, всего 8 см, тогда как у «Туле» – 12. А это дополнительные аэродинамические потери. Но не будем забегать вперед, прежде смонтируем багажники на автомобилях и оценим их возможности, качество изготовления, удобство пользования.

УСТАНАВЛИВАЕМ

Собрать «Туле» для «десятки» оказалось не так просто, даже сверяясь с картинками из инструкции. Зато никакого инструмента не нужно – это принцип шведской фирмы. На подсборку штанг (перед установкой на автомобиль) ушло 20 минут. Чтобы решить, куда поместить длинный, а куда короткий винт-барашек, пришлось поэкспериментировать. Кстати, запасной всего один – длинный; если потеряется короткий, придется, видимо, отпиливать лишнее. Для изделия за двести с лишним долларов как-то несолидно. Пластиковое покрытие поперечных штанг, которое нам так расхваливали в магазине, само по себе, действительно, прочно, но держится на металле плохо – начинает отслаиваться и задираться уже при установке торцевых заглушек.



На наш взгляд, самая удачная модель у «Наполекса»: подойдет для четырех пар широких лыж с палками (или шести узких) или пары сноубордов.

«Наполекс» для «десятки» и «одиннадцатой» собирать не надо – это весомый

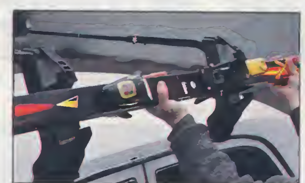
плюс. На «волговском» багажнике можно установить дополнительные гнезда для лыж или палок (они есть в комплекте), и тогда на нем уместится восемь (!) пар широких карвинговых лыж без палок или пять пар с палками – абсолютный рекорд среди наших образцов. Смонтировали гнезда за 10 минут, но, в отличие от «Туле», понадобился инструмент – ключ «на 10» и крестообразная отвертка.

При установке «Наполекса» на автомобиль потребуется тот же ключ, а если у вас «Туле» – только руки. Правда, с центровкой шведы перемудрили – красивая желтенькая шкала почему-то на нижней поверхности штанги, где ее совсем не видно. У «японцев» просто беленькая риска посередине сбоку – вполне достаточно.

Покупая «Туле», мы раскошелились и на комплект личинок замка для самих штанг (к лыжным зажимам такие прилагаются). Конечно, маленький замочек в пластмассовой заглушке не сможет сопротивляться толковому воришке целую ночь, но хоть в магазин можно отойти. «Наполекс» для ВАЗ-2111 снабжен встроенными замками, правда, только на лыжи; чтобы снять сам багажник, достаточно открутить четыре болтика «на 10». «Волговский» же вообще без «секреток» – глаз с лыж не спускай!

Впрочем, сомнения в надежности двадцатидолларовых замков «Туле» появились еще при установке заглушек – уж больно хилые усики фиксируют их в маленьких пазах штанг. А если удастся вынуть заглушку целиком, то и замок бесполезен – багажник снимут, даже не повредив его деталей, и закрытая дверца «десятки» не сильно помешает. Была не была, проверять – так по полной! О ужас – одну заглушку действительно удалось выдрать руками, просто ухватив посильнее. Усики погнулись, но не сломались – еще поработают у следующего владельца. А вот вторая не поддается – что ж, попробуем нажать на скобочку отверткой. Щелк – и заглушка вместе с замком у нас в руках, целехонькая.

Наверное, в Швеции, где чтут закон, таких символических замочков вполне достаточно – покусившемуся уже светит статья со взломом. У нас они защитят лишь от хилого и несообразительного воришки, так что уповать на них не стоит: остановившись у придорожного кафе, лучше не выпускать автомобиль надолго из поля зрения.



Багажник «Наполекс» для крепления на водосток – чемпион по вместимости.

Замки «Наполекса» надежнее – конструкция неразборная, а потому открыть их «малой кровью» не получится. К тому же от посторонних глаз они закрыты защелками. Поэтому не страшны им ни грязь, ни вода. «Туле» об этом не позаботилась – все личинки открыты.

ЗАГРУЖАЕМСЯ

По высоте все наши образцы не подкачали – крепления для ботинок за крышу не цепляются. Но вот первый сюрприз: обещанные три пары горных лыж в «Туле» не влезают. Современные карвинговые лыжи на концах шириной 106 мм и более, тогда как ширина зева багажника – 310 мм. Лыжи для фрирайда уже не примеряем, влезет только пара (по площади они, что сноуборд). Класть лыжи вплотную тоже нельзя – побьются стальные канты, ведь на ходу концы лыж хоть немного, но вибрируют. Зато три пары беговых умещаются легко.

А вот японцы не лукавят: даже больший по ширине зажим рассчитан всего на две пары лыж, итого – четыре. Багажник для «одиннадцатой» – с отдельными гнездами для палок под общим замком. Кстати, в комплект входит восемь резиновых колец для стягивания концов палок и лыж (такие можно нарезать из автомобильной камеры). Мелочь, а приятно. На «Туле» с тремя парами лыж палки девать уже некуда. Если берем две пары, то палки можно положить рядом (помним про острый стальной кант!). «Волговский» багажник – самый удобный для погрузки: четыре пары лыж располагаются не на крыше, а сбоку. Сверху же можно разместить лыжи полегче или палки. Крепеж – резиновыми ремнями с отверстиями. Такие запоры без присмотра не оставишь, зато они не замерзнут и можно не бояться потерять ключ.

Запирая багажники, выяснили, что прижимная резина у «Туле» слишком



Замки «японцев» – с защитными крышками.



Шведский замок не спасет – заглушку можно вырвать руками или легко снять, нажав отверткой.

длинная: расплющиваясь под тяжестью лыж, она не позволяет закрыть зажим. Приходится одной рукой нажимать, а другой заправлять ее край под пластмассу. К тому же извлечь из нее набившийся лед или снег сложнее, чем из «японской». Последняя чуть короче и разрезана на две части – еще одна продуманная мелочь. Зато «Туле» позаботилась, чтобы один раз собранный багажник не поставить на автомобиль задом наперед: в комплекте есть четыре наклейки на стойки – «передняя левая», «задняя левая» и т. д. (впрочем, обойтись можно и одной).

Что ж, результат оказался совершенно неожиданным. Дорогущий «швед» выиграл лишь в грузоподъемности и универсальности: сняв лыжи, можно закинуть на него штабель досок. Правда, чтобы перевезти мешок картошки, придется снова раскошеливаться – покупать платформу или шикарный бокс. Так, может, выгоднее купить обычный недорогой багажник?

«Японец» приятно удивил. В первую очередь вместимостью: на одном автомобиле можно поехать всей компанией – места для лыж хватит. Все продумано и удобно, а отсутствие запоров на штанги легко компенсировать, заменив штатные болты крепежом с отрывными головками. Особенно понравится плоский багажник с замками на штатных направляющих. Есть подобный и для ВАЗ-2110, и для иномарок с аналогичным креплением. Не забудем и о поклонниках сноуборда – подойдет он и для них. ЗР

ХОТЕЛИ, КАК ЛУЧШЕ...

/СТАТИСТИКА

ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ ПОШЛИН НЕ ПРИВЕЛО К СТАБИЛИЗАЦИИ РЫНКА

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Одновременно с празднованием Нового года впору отмечать еще две даты: три месяца со дня введения запретительных таможенных пошлин на автомобили старше семи лет, а еще – 18 месяцев с того момента, когда об этом впервые заговорили на заседании правительства. Первым результатом «продуманных» и «последовательных» действий «в поддержку отечественного автопрома» стала парадоксальная ситуация: все российские заводы сокращают производство, цены на наши машины снижаются, а на подержанные иномарки... растут.

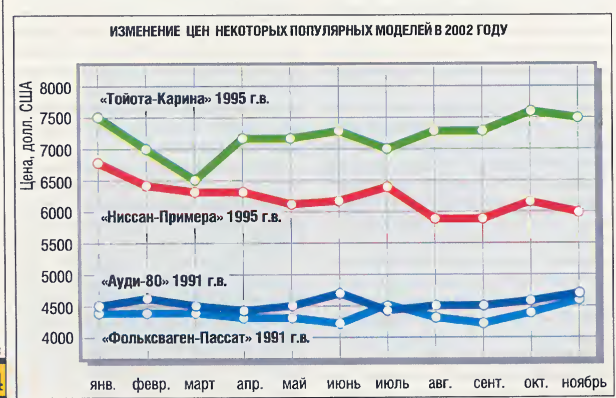


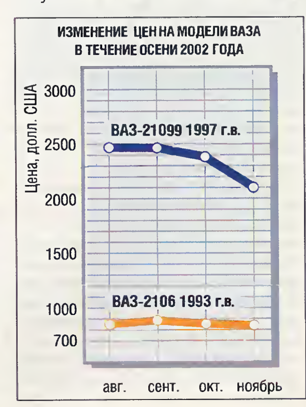
НЕ ТЕХ «ОТСЕКЛИ»

Суть постановления о повышении сбора со «старушек» определили – в этом нет секрета – отечественные автопроизводители. Только вот с расчетами они несколько ошиблись. Как рассказали нам в ГТК РФ, при разработке шкалы платежей таможенники всегда исходили из того, что 5–7-летняя иномарка «гольф-класса» должна после «очистки» стоить, как новая российская машина. Может, это и было справедливо в начале лета 2002 года, но осенью соотношение цен сильно изменилось. Если в мае прошлого года ВАЗ-21102 стоил в московских автосалонах в среднем 5300 долл., то в сентябре – уже 5800, ГАЗ-3110 – 4500 и 4800 соответственно. Разница в 300–500 долл. оказалась для потребителя принципиальной, тем более что качество отечественных автомобилей не улучшилось. Более того: как свидетельствуют ведущие московские дилеры АвтоВАЗа, завод «принципиально» перестал заниматься предпродажной подготовкой. Чтобы хоть как-то довести новую (!) машину до состояния, позволяющего уехать на ней из автосалона, требуется в среднем 1,5 часа работы, а на доукомплектование до нормы – 50 долл.



В 2002 году основной наш производитель – АвтоВАЗ планировал поднять отпускные цены («по объективным





причинам», разумеется) на 9–12%. Но не смог: не хотят россияне «голосовать» своими кровными за такие авто! В итоге завод сначала остановился на две недели, а вскоре из Тольятти пришло сообщение о переходе на пятидневную рабочую неделю (вместо шестидневной), причем смены будут сокращены до шести часов. Такое решение на фоне общего роста продаж автомобилей в стране вызвано падением продаж отечественных авто. По мнению пресс-центра АвтоВАЗа, спрос-то на них есть, «но не такой высокий, как хотелось бы». И хотя о новых остановках конвейера речь не идет, исключить их нельзя: ведь впереди рождественские каникулы. Кроме того, на заводе активно циркулируют слухи о сокращении социальных и инвестиционных программ, а также управленческого персонала.

Другие российские автозаводы не так «на виду», но и ГАЗ, и «Ижмаш-Авто» вынуждены были пойти на некоторое сокращение планов выпуска легковых автомобилей. В то же время розничные цены на вазовские модели в октябре–ноябре несколько снизились (ура, дождались!). Собственно, отпускные цены завода неизменны уже полгода (ныне действуют введенные 28.06.02) – снижение происходит в основном за счет сокращения торговой наценки дилеров (и без того невысокой). Они просто вынуждены на это идти, поскольку спрос – на уровне «ниже среднего». «Жигули» за ноябрь подешевели в среднем на 1,6%. Например, самую дешевую «пятерку» можно купить в Тольятти за 93–94 тыс. руб., в Москве – за 100–102 тыс. Снизились цены и на переднеприводные модели: «самары» и «десятки» подешевели за месяц примерно на 0,9% (1,2–1,6 тыс. руб.).

Словом, на рынке новых отечественных машин сложилась ситуация классическая, революционная: «верхи» не могут опустить цены, «низы» по этим ценам покупать товар не хотят.

Автомобилисты могут делать отсюда свои выводы, но хозяева и топ-менеджеры автозаводов (что часто в наших условиях – одно и то же), видимо, решили: не тех «отсекли»! И уже развили бурную деятельность по введению запретительных пошлин для других категорий иномарок…





РУССКИЕ НЕ СДАЮТСЯ!

Видимо, не скоро еще «наш» базар станет «их» рынком; во всяком случае, мы уже писали о том, что нормальные, проверенные веками экономические законы на нем пока не действуют. Так и с подержанными иномарками: по логике, с годами они должны дешеветь. У нас и дешевеют – но совсем «молодые» машины, возрастом года три. Так, если популярный вседорожник «Мицубиси-Паджеро» 1999 года рождения в январе предлагали в среднем за 25 тыс. долл., то к декабрю он «похудел» аж на 700 долл. – гораздо меньше, чем вообще-то должен (на 1–2 тыс.); за «Ауди-А6» того же года просили 22,2 тыс. и 19,5 тыс. соответственно. Среди автомобилей постарше и «понароднее» обратная картина: годы идут, они… дорожают. Взять, к примеру, «Опель-Вектра» 1988 года – с января по ноябрь она «потяжелела» в среднем на 600 долл. – с 2,4 до 3 тыс. «Народный автомобиль» «Гольф» за то же время «поднялся» поменьше – с 2,4 тыс. до 2,5, но ведь не подешевел! Правда, анализируя статистические данные, можно заметить, что в большинстве случаев пик цен приходится на пресловутый октябрь, когда вступило в силу постановление о пошлинах, а затем они стабилизировались (или просто замедлился рост). Видимо, к весне в России распродадут запасы завезенных летом в огромном количестве подержанных «семилеток», и тогда начнут действовать обычные экономические законы. Если власти не подкинут автолюбителям очередной «подарочек»…

Кстати, рынок подержанных отечественных автомобилей тоже отреагировал на постановление. Если какая-нибудь десятилетняя «шестерка» стоила в Нижнем Новгороде в начале лета 1100 долл., к концу августа цена упала до 900 (дачный сезон кончился!), а в ноябре за нее просили в среднем… 960 долл. – конкурентов-то нет! А «пацанская» ВАЗ-21099 1997 года в Екатеринбурге стоила в июне 2900 долл., в сентябре – 2450, а в ноябре – снова 2900! Вот так и живем – ни войны, ни мира (извините – ни рынка, ни плана). Непонятно одно: кому было выгодно так «намутить»? Решили поднять пошлины, придумали повод – так и поднимайте, нечего хвост по частям рубить! А то: введем – не введем… Правда, есть одна версия: только с января по октябрь на волне ажиотажа в ожидании новых пошлин было ввезено около 400 тыс. подержанных иномарок. По самым скромным подсчетам, только таможенных сборов набежало более 600 млн. долл. А сколько еще фирм и фирмочек греются при таможне, занимаясь оформлением и доставкой машин? Как говорил один киногерой, сумму страшно даже представить…


ЗР
Устав КЛУБА 1964 г.
КПД
СЕ МИ НАР
$\frac{mV^2}{2} = mgh$
$S = V \times t$
СОВЕТ БЕЗОПАСНОСТИ
60
СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА
АВТОПАРК
STOP
Ford
VW
Почта
ПРИЕМНАЯ
КЛУБ «АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

ЖДУ ПОДМОГИ У ДОРОГИ 118
ПРЕМУДРОСТИ ВЫПУСКА 126
ФИАТЫ КАК СЕКОНД-ХЭНД 154

КЛУБ, КОТОРЫЙ ПОСТРОИЛ ДОМ

ПРИГЛАШАЕМ НА НОВОСЕЛЬЕ

ТЕКСТ / АНТОН ЧУЙКИН
РИСУНОК / ОЛЕГ ВОЕВОДОВ

На Новый год мы сделали себе подарок. Хотя, почему себе? Отстроенный заново дом для клуба «Автолюбитель» распахивает двери перед всеми нашими читателями. Собственно, работы еще не полностью завершены, кое-где не хватает мебели... но новоселам уже есть чем поделиться. Позвольте на правах завклубом провести вас по свежим, еще с запахом краски, этажам. Поднимаемся наверх... простите, у меня еще не убрано, поэтому начинаем с третьего этажа.

КПД – это клубное полезное действие. Совершая его, мы выезжаем в рейд, ставим эксперимент, отправляемся в путешествие. Надеемся, наш КПД приблизится (а то и превысит, опровергая термодинамику) к 100 процентам. Водители поголовно побратаются, инспекторы полюбят нарушителей, на дорогах станет благостно... Впрочем, до этой поры нам работы хватит.

Кстати, о термодинамике. Если не припоминаете, в каком классе знакомят с ней, – добро пожаловать на один из семинаров. Здесь преподают и более практические дисциплины, которые полезны и «чайникам», и бывалым.

Пока пустует наша светелка – «Женский клуб» в процессе переезда. Минуточку, я должен выйти на балкон... «Петрович! Вы у меня ведро забыли!» Это наш прораб.

В холле второго этажа собирается Совет безопасности. Здесь главный – человек, а не машина; прописываем сюда знакомые рубрики из прежнего раздела «Мы и автомобиль». А вот наш черный кот (имя еще не придумали). Он всем переходит дорогу, но это безопасно, проверили. В левом крыле, у камина, можно не только углубиться в автомобильную историю, где еще много «белых пятен», но и приятно отдохнуть в спокойной атмосфере, иногда, впрочем, накаляемой дискуссиями. Вот недавно присел к огню с бокалом, вдруг слышу: «да я с «Хонды» никогда на наш автомобиль не пересяду...» Но об этом позже.

В справочной службе вы можете получить консультацию специалиста на любую тему. В эту комнату мы переселили рубрики со знаком вопроса и «уплотнили» их парочкой новых.

Спускаемся и поворачиваем налево. Тихо, не мешайте следствию! В собственном детективном бюро мы разбираем сложные криминальные случаи. Понадобится помощь – обращайтесь!

Не устали? Заглянем в редакционный автопарк. Сюда же пригоняют со станций сервиса сборные команды иномарок, чтобы вместе со специалистами оценить, как они себя чувствуют в России.

Вы тоже могли бы поделиться впечатлениями о своей машине? Очень хорошо! Добро пожаловать в приемную, эта рубрика специально для вас. И всех, кто хочет попробовать себя на литературном поприще. Несите и присылайте в нашу приемную отчеты о путешествиях, об эксплуатации машин, заметки, письма – всему будем рады и лучшее напечатаем. Кстати, видите самое счастливое лицо клуба? Это Андрей Балашов, он только что выиграл новенький «Опель»! Поздравим его и отправимся дальше.

За клубом мы разместили стадион – нетрудно догадаться, что одноименная рубрика предназначена статьям об автоспорте.

Вот вкратце и весь наш клуб «Автолюбитель». Да-да, именно под таким названием раздел появился в журнале в 1963-м году, и теперь, к 40-летию, мы восстанавливаем статус-кво.

Однако экскурсия затянулась, а новоселье принято отмечать за столом. Прошу – он накрыт. Яства разнообразные – материалы девяти клубных разделов. Переворачивайте страницу... Приятного чтения! ЗР



СТАВИМ ЭКСПЕРИМЕНТ:
В ДОРОГЕ СЛОМАЛАСЬ МАШИНА.
КТО ВЫРУЧИТ ВОДИТЕЛЯ?

НАПРАСНО ЖДУ ПОДМОГИ Я?

ГОТОВЫ ЛИ МЫ ПОМОЧЬ БЛИЖНЕМУ...

ТЕКСТ / АНДРЕЙ СИДОРОВ



Когда-то устойчивое выражение «человек человеку – друг, товарищ и брат» сегодня, кажется, звучит с легкой иронией. Мы говорим «друг», а что подразумеваем?

Собака – она тоже друг. Того, кто ее кормит. Древнеримские мудрецы смотрели на жизнь трезво и, чтобы лишний раз не разочаровываться в своем ближнем, твердо уяснили: homo homini lupus est. А мы, возомнив себя цивилизованными гуманистами, готовы ли помочь ближнему? И не на словах – соболезнование не требует физических усилий, а на деле, когда нужно хоть немного пожертвовать собственным комфортом, временем или душевным спокойствием.

Не будем отнимать хлеб у социальных психологов, толкующих поведенческие реакции той или иной классовой прослойки и ее отдельных представителей. Оставим в покое и результаты опросов общественного мнения, основанные на сказанном некой репрезентативной группой. Говорить легко, труднее не покривить при этом душой. Даже анонимно человек склонен слегка лакировать свои прошлые поступки, а уж предполагаемые действия – тем более.

Чтобы проверить, насколько в действительности можно рассчитывать на помощь в дороге, мы решили провести свой эксперимент. Но прежде небольшое отступление.

Еще на стадии подготовки материала я задал Интернету задачу – найти все, что знает на этот счет всемирный разум. Ключевые слова: машина, помощь на дороге. Через несколько секунд на экран вывалилось несколько сотен документов, в которых встречается этот набор слов. В первой сотне отыскался лишь один, хоть как-то соответствующий моим ожиданиям – Екатеринбургский автоклуб привлекает в свои ряды владельцев автомобилей, готовых помочь друг другу в нештатной ситуации. Остальные 99 поведали о том, что некто, не приходя в сознание, скончался в МАШИНЕ «скорой ПОМОЩИ» по ДОРОГЕ в больницу. Такое вот невеселое чтение...

Наш же сценарий таков: ставим на обочине «сломавшийся» автомобиль и своего человека, жестами взывающего к помощи. Но одно дело – голосовать днем в большом городе и совсем другое – ночью на безлюдной дороге. Крепкому мужику, способному самостоятельно толкать свою машину несколько километров, и хрупкой даме, которой и спущенное колесо заменить непросто. Чтобы воссоздать наиболее полную картину, моделируем несколько типичных вариантов.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

На обочине двадцатого километра шоссе Москва–Рига сиротливо приткнулась «Ока». Поднят капот, моргает аварийка. Водитель, жалобно подняв шланг с пластиковой бутылкой, пытается встретиться взглядом с проносящимися мимо братьями-шоферами.

Просьба очевидна: дай пару литров бензина дотянуть до заправки! Проходит пять, десять, пятнадцать минут, у нашего фотографа в засаде уже руки отваливаются держать на весу длиннофокусную скрытую камеру. Наконец из плотного потока вываливаются чумазые «Жигули» московской прописки и причаливают у потерпевшего. С почином!

В коротком разговоре с водителем узнаем, что помочь горемыке для него дело святое – самого не раз выручали. Интересно, что у нашей «Оки» подмосковный номер, а первым остановился москвич. Земляки же просвистели мимо, старательно отводя взгляды. Вот и верь после этого байкам о высокомерии жителей столицы. Между тем я сам много



Поможешь ты – помогут тебе.



раз был свидетелем того, что скорее остановится именно земляк с тем же номером региона.

Следующие полчаса прошли в бесполезном ожидании. Поток не иссякал, но «поклевок» больше не было. Пора искать более «рыбное» место.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

Лесная, но вполне оживленная дорога вблизи города. На видимом ее участке, кроме моей «десятки» на обочине, обязательно едут одна-две машины. Сюжет тот же: дай чуть-чуть бензина!

Первым откликается ГАЗ-53 – мусоровоз. Его водитель без лишних слов показывает на свой бензобак: бери, мол, голодранец, а то до ночи здесь куковать будешь. Протянутые мной две мятые десятки были с негодованием отвергнуты. Пришлось раскрыть карты.

– Останавливаюсь всегда, мало ли что могло случиться.

– А ночью?

– И ночью тоже: кому нужен мой мусоровоз, да и денег у работяги с собой, как правило, немного – грабить нет резона.

За «газоном» была еще «Газель» и несколько легковушек не самых дорогих моделей. Водители – нормальные мужики, отнюдь не из новых русских. Лишних денег у них, судя по всему, нет, зато есть куда более важные человеческие качества. Заметим вскользь – ни одна холеная иномарка, проезжая мимо, даже газ не сбросила. Правду говорят – сытый голодного не разумеет. Справедливости ради дадим им шанс оправдаться. Кто-то очень спешил по неотложным делам, и десять минут были вопросом жизни и смерти, у другого взять бензин из бака почти невозможно или в нем вообще солярка, третий сам тянет на последних каплях. Найти снотворное для своего червя сомнений – не проблема. Тем не менее, главное мы все же выяснили: в ближайшем пригороде не пропадешь – обязательно помогут. А как обстоят дела на некотором удалении?

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ

Переносим наш театр миниатюр на границу области и слегка изменяем декорации. Теперь возле «Святогора» суетятся два мужика. Капот закрыт, никаких внешних признаков аварии нет. Остановится ли кто-нибудь на призыв о помощи?

Машин на дороге Москва–Минск уже много, время – 9.30. Огромные фуры проносятся на полном ходу. Дальнобои заняты делом – недосуг им возиться с «чайниками».

Машины поменьше – кое-какие останавливаются. Если надо, готовы оказать посильную помощь. Для наглядности приведем «стенограмму» этой части эксперимента.

9.35 – тормозит седьмая машина – «Волга». Пожилой водитель готов отбуксировать нас до гаража.

9.46 – 18 автомобилей мимо, 19-й грузовик ЗИЛ тоже не против тащить «Святогора».

9.51 – экспрессом пролетели еще восемь, девятый, груженый УАЗ тормозит. Водитель разговаривает с нами через приспущенное стекло, но помочь не отказывается.

Итого трое отважных за двадцать минут – неплохо. Меняем дислокацию и переезжаем на второстепенную пригородную дорогу. Время – 10.02.

До 10.35 на просьбу о помощи от-



Не до жиру, А-80 – тоже бензин.

кликнулись четверо, двадцать проехали мимо.

Интересная закономерность: чем меньше ближайший город, тем больше вероятность получить помощь.

ЧАСТЬ ЧЕТВЕРТАЯ

А если помощи просит девушка? Впрочем, здесь и без эксперимента все предсказуемо. Ставим «десятку» на оживленной дороге сразу же за Московской кольцевой дорогой. Даем нашей коллеге в руки кабели для «прикуривания» и… едва успеваем отскочить в сторону! Тормозит первая же машина! Водитель со знанием дела подгоняет свои «Жигули» вплотную, «бросает» кабели на «севшую» батарею, дает «глупой бабе» инструктаж… В общем, ведет себя как истинный джентльмен! Раздолье фотографу – столько лиц, машин, галантности. Что ни мужчина – то гусар!

Нельзя сказать, что от желающих помочь нет отбоя, но дольше десяти секунд голосовать не приходилось. Даже не голосовать, просто стоять рядом с машиной. Иными словами, за милых дам можно быть спокойными.

ЧАСТЬ ПЯТАЯ

А не попросить ли помощи у ГИБДД? Кто как ни она должна помочь нам в дороге? Да и помощь-то нужна пустяковая – дать позвонить другу, чтобы он привез запаску. Наша, мол, совсем, худая.


«Касса» справок не дает, телефонов тоже.

На посту, на 86-м километре Минского шоссе вежливо отказали, сославшись на отсутствие телефона (!). На ближайшем к Москве, что на 27-м км, нас отфутболили еще прошлым летом, когда прямо перед постом у новенькой редакционной «девятки» развалился ШРУС. Беги, мол, к телефону-автомату, что в двух километрах, и звони сколько хочешь. А мы на службе. Комментировать не нужно.

И только дежурный десятого спецбатальона ГИБДД майор Хатунцев отнесся к просьбе по-человечески.

ЭПИЛОГ

Что ж, с удовольствием отметим – не все так плохо на наших дорогах. Есть люди, готовые прийти на помощь, хоть и не много их. Не претендуя на абсолютную точность – каждый десятый. Это на деле, зато на словах из двадцати случайно выбранных водителей на вопрос «Останавливаетесь ли вы, чтобы оказать помощь брату-водителю?» семеро ответили категорично и утвердительно, еще восемь – с оговорками. Пятеро – твердое «нет». Причем эти пятеро не бездушные обыватели, а хорошо усвоившие в свое время уроки. Один из них как-то остановился поделиться бензином – отобрали вместе с канистрой и чуть морду не набили. Второй таким образом средь бела дня расстался с новенькой «Нивой» – до сих пор ищут! Третьему – остановился помочь даме – ее подельник упер в ребра пистолет и пользовался весь день таким бесплатным такси. Четвертый, пока разговаривал с «потерпевшим», лишился портфеля с телефоном, деньгами и всеми документами…

Примеров, одним словом, хватает, поэтому заочно осуждать тех, кто едет мимо, язык не поворачивается. Пусть каждый решает за себя, но те, кто готов помочь, все же более симпатичны. ЗР


«Прикурить» бы!



ВЫБИРАЙТЕ ТЕМУ ПО ВКУСУ ИЛИ ПОСЕТИТЕ ВСЕ ЗАНЯТИЯ ОДНО ЗА ДРУГИМ. РАССКАЗ О ТОПЛИВНОЙ ЭКОНОМИЧНОСТИ СОВЕТУЕМ ВЗЯТЬ НА ЗАМЕТКУ «ЧАЙНИКАМ», ИНФОРМАЦИЯ О РАЗВИТИИ МОТОРОВ ВАЗ ПРИГОДИТСЯ ВСЕМ, А МАТЕРИАЛ О НАСТРОЙКЕ СИСТЕМЫ ВЫПУСКА АДРЕСУЕМ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, ПОДГОТОВЛЕННЫМ ЧИТАТЕЛЯМ.

ЛЕКАРСТВО ОТ ОБЖОРСТВА

ПОГОВОРИМ О РАСХОДЕ ТОПЛИВА

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ МОРГУНОВ

БОЛЬШОМУ АВТОМОБИЛЮ – БОЛЬШИЕ ТРАТЫ

Как ни хороша «Волга» в глазах ее почитателей, а бензина за 100 тыс. км сожрет не меньше 12 тыс. литров! Умножьте на цену – и поймете, почему один покупатель, выбирая автомобиль, с досады воскликнул: «Да за эти деньжищи я еще «Мерседес» куплю!».

Как бы то ни было, исправный автомобиль расходует все же столько топлива, сколько положено, и можно посчитать минимальные энергозатраты на то, чтобы машина ехала. А вот попытка их урезать вступает уже в конфликт с физическими законами – автомобиль не тянет, глохнет! У большой машины выше расход топлива. Значит, о затратах на бензин следует думать уже при выборе автомобиля.

Радикальные способы снижения расхода топлива – «в разы» – науке не известны, разве что, починив неисправную машину, сэкономите вдвое – но это не в счет! Попробуйте-ка у хорошо настроенного «Мерседеса» сократить потребление бензина процентов на двадцать! Это на Нобелевскую потянет.

Между тем в продаже столько средств снижения расхода топлива, что впору поостеречься: применишь все разом – и бак разорвется от сэкономленного горючего! «Волгарю» обычно советуют начать с покупки волшебного карбюратора – «Солекса»: заменишь, мол, «несовершенный» К-151 – и забудешь дорогу к АЗС. Что ж, однажды мы сравнивали эти карбюраторы на редакционной «Волге» (ЗР, 1997, № 3) – расход топлива оказался одинаковым!



На автомобилях с системой впрыска популярен «чип-тюнинг«, были бы небольшие деньги. И все-таки чудес в технике не бывает. Изменив настройки, можно ощутимо улучшить разгонные показатели машины, но не бесплатно – бензина сгорит больше.

Так на чем же можно экономить?

ПОЧЕМ РАЗГОН?

Многие упиваются ощущением мощного ускорения. Даже те, кто твердо знает, что псевдоспортивная езда бьет по карману, а плавный разгон сберегает топливо и деньги. Дворовый «гонщик» взвинтит обороты до предельных – резко возрастут механические потери в двигателе, удельный расход топлива увеличится по сравнению с оптимальным раза в два. Помимо этого, при быстром разгоне система питания (например, ускорительный насос) обогащает смесь в цилиндрах. Неспешный же, с переключением передач, разгон позволяет держать обороты ближе к оптимальным (средним или чуть ниже), и энергия топлива тратится рационально.

Но еше важнее стратегия езды: и разгонов, и торможений должно быть как можно меньше: каждый лишний разгон – это потраченная зазря энергия топлива, которая при торможении подогреет окружающую среду. Зачем «рвать» машину, если тут же будешь тормозить «в пол»?

Расход топлива зависит и от плавности траектории автомобиля. Повернутые колеса создают дополнительное сопротивление: если его не компенсировать «газом», скорость падает. На этом, кстати, основан один из известных приемов замедления при отказе тормозов: если ситуация позволяет,

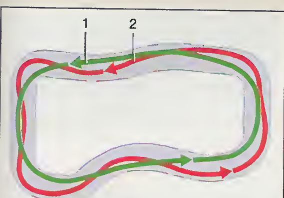


Рис. 1. Экономичный (1) и произвольный (2) способы движения по «кольцу».

руль быстро поворачивают из стороны в сторону, тормозя шинами.

Взгляните на рис. 1. Настоящий спортсмен пройдет эту трассу по зеленой траектории. «Чайник» – как в голову взбредет (красная). Первый едет гораздо рациональнее, при минимальных потерях. Второй неоправданно «ломает» траекторию, удлиняет путь, дополнительно тормозит. Для обычных дорог «зеленая» схема мало реальна в повседневной езде, но вести машину плавно может каждый. Отсюда вывод. **Не стоит зря «топтать педали» и ерзать по рядам: плавный стиль вождения порой экономит чуть ли не половину топлива.**

А ЧТО С «ОБУВКОЙ»?

Многие считают резину самым упругим материалом (понимая под этим ее эластичность), на деле все сложнее. Внутреннее трение в резине затрудняет деформацию, всячески ее сдерживая. Поэтому (рис. 2), сминаясь впереди пятна контакта (в зоне А), шина потребляет больше энергии, чем отдает,

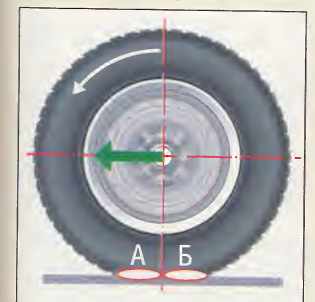


Рис. 2. В зоне А шина поглощает больше энергии, чем отдает в зоне Б.

расправляясь за пятном контакта (в зоне Б). Разница израсходована на борьбу с трением. Хотите «пощупать» результат? Коснитесь шины. Горячая? Поработало трение.

Чем больше нагрузка на шину и ниже давление в ней, тем больше эти потери. Плохо катятся шины и при неверном «схождении». Неважно ведут себя в этом отношении и задубевшие на морозе. Хуже катятся по твердому покрытию зимние и «бездорожные». Бескамерные – лучше камерных. Есть и другие нюансы, но и названных хватит, чтобы сделать следующий вывод: **в целях экономии комплектуйте автомобиль соответствующими шинами, следите за давлением, углами установки колес, а в мороз не выходите на высокую скорость, пока «обувка» не разогреется.**

О ПОЛЬЗЕ ИЗЯЩНЫХ ИСКУССТВ

Кому как, а мне автомобили-«обмылки» (так их нарекли журналисты) нравятся: нет «архитектурных излишеств», простота, завершенность облика. Найдите лишнее у дельфина! В наше время автомобили разных производителей во многом схожи. Это продиктовано требованиями аэродинамики, которые нужно «увязать» с традиционной, доказавшей право на жизнь, компоновкой машины.

А вот и результат. Если коэффициент аэродинамического сопротивления классических «Жигулей» Cx=0,5, то у многих «обмылков» он на уровне 0,3 и даже ниже. У ВАЗ-2112 – около 0,32. Совсем неплохо для машины с приличным дорожным просветом. Уменьшив его, могли еще снизить Cx, но как ездить по колдобинам? Что дает Cx=0,3 вместо 0,5? При той же лобовой площади машины аэродинамическое сопротивление на 67% меньше!

Впрочем, у каждого из нас конкретный автомобиль со своим «це-икс». Уменьшить его, если говорить о доступных средствах, трудно. Не станешь же заклеивать скотчем щели и колесные арки! Важнее не увеличивать сопротивление. Скажем, очень популярны багажники поверх крыши. Кто будет спорить – удобно, но груз на них сильно портит аэродинамику: сопротивление растет вследствие увеличения как Cx, так и лобовой площади (кстати, от полуметровой коробки на

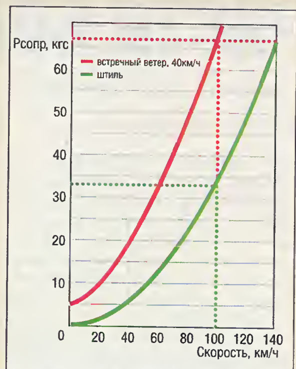


Рис. 3. Зависимость аэродинамического сопротивления ВАЗ-2110 от скорости движения.

крыше «десятка» потеряет больше, чем «шестерка»).

Порой наши желания не вписываются в «физические реалии». Если в жару мы открываем окна и люк – это вполне логично. Но стоит ли катать на машине сомнительный пластиковый «обвес»? От спойлера или козырька порой никакого толку, а сопротивление больше. Стоит ли устанавливать неоправданно «разлапистые» шины, расширять колею, вешать «кенгурятник», задирать кузов?

Аэродинамические силы коварны – растут «по квадрату скорости». Увеличите ее вчетверо – сопротивление поднимется в 16 раз! А уж о чем многие даже не подозревают – это о роли встречного ветра. Один пример: на спидометре «100», но в лоб дует крепкий ветер со своей скоростью – 40 км/ч. Аэродинамическое сопротивление машины определяется суммарной скоростью потока и, значит, вырастет вдвое (рис. 3). Двигаясь с большой скоростью против ветра, о топливной экономичности можно забыть.

Подведем итог. **Экономичная езда на исправном автомобиле сводится к снижению до минимума всех сил сопротивления. И требует самодисциплины!** Непросто заставить себя «тянуть» на высшей передаче со скоростью 50–60 км/ч, избегая активных действий. Но не переусердствуйте: создавая помехи другим, можно оказаться виновником аварии, которая всю «экономику» подорвет.

РАСТИ БОЛЬШОЙ

МОТОРЫ ВАЗ «ПРИШПОРИЛИ» ЕЩЕ РАЗ

ТЕКСТ, ФОТО / СЕРГЕЙ МИШИН



Верь глазам своим!

ЦЕНА ДЕЛЕНИЯ – «100 ГРАММ»

В мире техники уважают традиции. И расставаться с удачными конструкциями не спешат. Зачем создавать новый агрегат с чистого листа, если возможности прежнего далеко не исчерпаны? Да и обходится эволюция много дешевле. Двигателисты ВАЗа, похоже, с этим солидарны.

Именно поэтому выросло на корнях первого мотора «классики» объемом 1200 см³ столь раскидистое дерево (ЗР, 2002, № 10). Позже проторенным путем последовали двигатели «самар». Мотор 2108 (1300 см³) переработали в 21083 (1500 см³), увеличив диаметр цилиндров. Но дальше расти вширь стало некуда – диаметр цилиндров приблизился к пределу, ограниченному межцентровым расстоянием. Зато ничто не мешало слегка нарастить блок, увеличив ход поршня. Решение оказалось удобным и в техническом, и в коммерческом плане. Пришлось, правда, раскошелиться на новый блок и коленвал, зато сэкономили на поршнях, кольцах, пальцах, шатунах и головке, оставив их без изменений. Угадайте, на сколько «поправились» новые моторы? Правильно, на сто кубиков.

Первым из них назовем двигатель 21084 (1600 см³). Он предназначен для самых популярных вазовских моделей – переднеприводных. За ними будущее, значит, и у мотора хорошие перспективы. Доводили его весьма тщательно. Кроме дополнительных ста кубиков, он получил распредвал 2110, карбюратор 21083 с увеличенными диффузорами и новую камеру сгорания. Низ ее – от поршня ВАЗ-21213, верх – от доработанной головки блока. Степень сжатия при этом подняли с 9,7 до 9,95. Делает этот двигатель опытно-промышленное производство ВАЗа и поставляет только в запчасти (отпускная цена – 23 тыс. руб.).

В моторе хорошо сочетаются и мощный «низ» и активный «верх», а в результате – легкое троганье, ровный и энергичный разгон. По тяговитости он похож на шестнадцатиклапанный, только без ярко выраженного подхвата после трех с половиной тысяч на тахометре.

Если после покупки нового двигателя вы не почувствовали его второго дыхания – вам попалась «усеченная» версия, внешностью и маркировкой полностью совпадающая с оригиналом. Разница лишь в начинке. Ради экономии в нее устанавливают обычные «восемьдесят третьи» поршни, «восьмой» распредвал и карбюратор, отличающийся лишь большими топливными жиклерами. По характеристикам этот мотор мало чем отличается от обычного 21083. Разве что стоит дороже. Снимать головку блока для проверки в магазине вам вряд ли позволят. Вся надежда на честного продавца.

ПО СЛУХАМ И АВТОРИТЕТНО

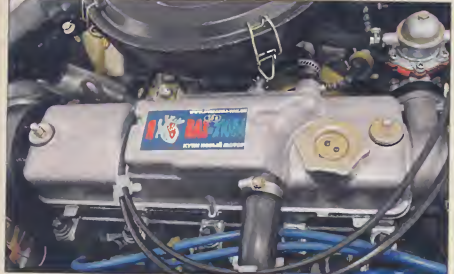
В продаже можно встретить и другие моторы, начиная с 1700-кубовых и заканчивая двухлитровыми, которые приобретают для переднеприводных ВАЗов. Разочаруем, однако, тех, кто уже стал «счастливым» обладателем подобного двигателя. Мотора с межцентровым расстоянием цилиндров 89 мм (для автомобилей ВАЗ-2108...2110) рабочим объемом 1700 кубиков не выпускал и не собирается выпускать в ближайшее время ни сам завод, ни ОПП.

Совсем недавно создан 1800-кубовый мотор в двух модификациях: восьмиклапанный 21118 и шестнадцатиклапанный 21128. Обе предназначены в первую очередь для автомобилей ВАЗ-21108 «Премьер». ОПП уже выпустило несколько десятков этих двигателей, но пока только для доводочных работ, поэтому о мощностных показателях говорить еще рано. Известно лишь, что диаметр цилиндров – 82,5 мм, а ход поршня – 84. Возможно, несколько «сто восьмых» с такими моторами продадут

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЕЙ ВАЗ

Модель двигателя	21081	2108	21083	21084	2111-86(74)	2112	21114	21124	21118	21128	21203
Производство	Не выпускается	Не выпускается	Выпускается	Выпускается ОПП	Выпускается	Выпускается	Планируется выпуск	Планируется выпуск	Не выпускается	Не выпускается	Не выпускается
Рабочий объем, см³	1099,6	1288,4	1499,8	1580,1	1499,8	1499.8	1597,0	1597,0	1796,1	1796,1	1985,7
Система питания	Карбюратор				Впрыск						
Система зажигания	БСЗ	БСЗ	БСЗ	БСЗ	ЭСУД	ЭСУД	ЭСУД	ЭСУД	ЭСУД	ЭСУД	ЭСУД
Бензин	92	92	92	92	95	95	95	95	95	95	95
Диаметр цилиндра, мм	76	76	82	82	82	82	82	82	82,5	82,5	82
Ход поршня, мм	60,6	71	71	74,8	71	71	75,6	75,6	84	84	94
Степень сжатия	9,0	9,8	9,8	9,95	9,8	10,5	9,95	10,5	9,6	10,5	10,5
Номинальная частота вращения, об/мин	5800	5600	5600	5600	5400	5600	5200	5600	5200	5000	5000
Номинальная мощность по ГОСТ 14846–81 нетто, кВт/л. с.	38,7/53	46,1/63	49,8/68	58.8/80	56,4/77	66,7/91	56,9/77	66,7/91	65,7/89	72/98	75/102
Частота вращения, соответствующая максимальному крутящему моменту, об/мин	3600	3400	3400	3600	3000	3700	3000	3700	2800	3500	3200
Максимальный крутящий момент, Н·м	77,1	93,2	100,4	121,6	115,7	127.5	124,5	132,4	150	156	170



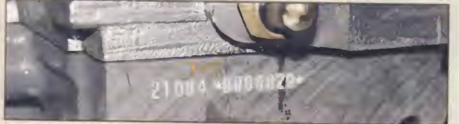


Реклама – двигатель торговли.

для опытной эксплуатации. Конструкция этих двигателей дает им шанс попасть на заводской конвейер, но вряд ли это произойдет в ближайшие годы.

Двухлитровый двигатель с индексом 21203 существует только в шестнадцатиклапанном варианте (диаметр цилиндров – 82 мм, ход поршня – 94 мм) и сертифицирован для производства мелкими сериями. Не путайте его с моторами 21233 и 21239 на базе «классики», имеющими межцентровое расстояние 95 мм. В ОПП уже собрано несколько десятков таких моторов, но дальнейшее производство их под вопросом: для конвейера не годятся – только мелкими сериями.

Кстати, все эти большеобъемные моторы существуют лишь во впрысковых вариантах – карбюраторные версии для них не предусмотрены. **[ЗР]**



Номер – основное внешнее отличие.

ПО ВОЛЕ ВОЛН

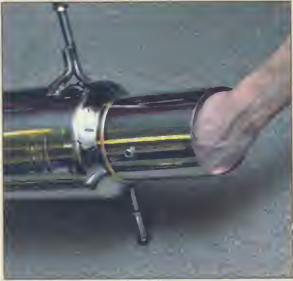
НАСТРОЕННЫЙ ВЫПУСК: ЧТО МОЖНО, ЧЕГО НЕЛЬЗЯ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Легенды о настроенном выпуске будоражат умы несостоявшихся шумахеров. По толщине «заднего отростка» судят о мощности мотора, и «заточку» своего аппарата многие начинают с покупки прямоточных глушителей (хотя кое-кто, подобно Портосу из «Трех мушкетеров», ограничивается толстой хромированной насадкой на штатный). Однако не все так просто – чтобы переделки пошли на пользу, а не во вред, без точных расчетов и консультаций специалистов не обойтись.

СИЛА В «ШТАНАХ»

Желание поэкспериментировать с выпускной системой просыпается у многих еще в безмоторном велосипедном детстве: листок бумаги, закрепленный бельевой прищепкой возле спиц колеса, трещит почти по-мотоциклетному. Заполучив настоящий мотоцикл, кое-кто вовсе удаляет глушитель – к громкому неудовольствию соседей и дворовых собак. На первый взгляд, кажется, что мощность, а с ней и максимальная скорость при этом возрастут – сопротивление отработавшим газам снизилось. Нередко же все происходит наоборот: «максималка» ощутимо падает. Значит, двигатель вместе с системой выпуска утратил и часть мощности. Почему?



Такой глушитель кулаком заткнуть не просто!

Вспомним посадку в переполненный автобус: оставшиеся на улице дружно наваливаются, «уплотняя» тех, кто внутри, и если водитель успел закрыть двери, прежде чем людская волна качнулась обратно, в салоне оказывается максимальное число пассажиров. То же происходит и в цилиндре двухтактника: при продувке часть свежей смеси увлекается в систему выпуска, а затем отраженной волной сжатия заталкивается в цилиндр. Если нет системы выпуска – такая «дозарядка» невозможна.

В четырехтактном двигателе картина иная: в выпускной коллектор свежая смесь не попадает, зато в надпоршневом пространстве в конце такта выпуска – отработавшие газы. Удалить их поможет подошедшая в нужный момент волна разрежения.

Как сделать, чтобы отраженная волна оказалась у клапана точно в нужный момент? Менять скорость звука не в наших силах: она зависит от вида газа и его температуры. Остается «играть» расстоянием: длиной участка выпускного тракта до ближайшего «акустического зеркала». Роль последнего может играть срез трубы, выходящий в атмосферу или в резервуар большого объема, или же задняя стенка резонатора.



Компоненты прямоточной системы выпуска Blitz NUR spec: резонатор и основной глушитель.

Чтобы отраженная волна вовремя вернулась к «своему» цилиндру (например, при 6000 об/мин – через 0,02 с), она должна пройти путь около 8 м, учитывая увеличение скорости звука в горячих газах. Трубу пришлось бы сделать длиной около 4 м да еще снабдить глушителем. Разместить такую конструкцию негде. Но для многоцилиндрового двигателя есть простое решение: отраженная волна должна попасть в следующий по порядку работы цилиндр – тогда можно обойтись более короткими трубами, соединенными в «паук». Так, для четырехцилиндрового мотора рассчитанную длину надо поделить на четыре.

Положительный эффект настроенного выпуска проявляется только на определенных оборотах двигателя, при других он может стать отрицательным: волна в противофазе вместо подхвата вызовет провал. В более высокочастотной системе (настроенной на большие обороты двигателя) подхват выражен сильнее, но ощутим в узком диапазоне оборотов. На «низах» такой двигатель окажется даже хуже серийного. Поэтому в паре с обычной трансмиссией эксплуатиро-

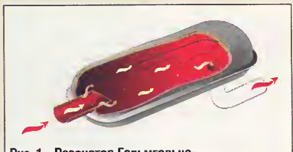


Рис. 1. «Резонатор Гельмгольца».



Рис. 2. Лабиринтный глушитель.

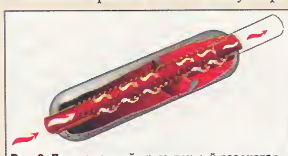
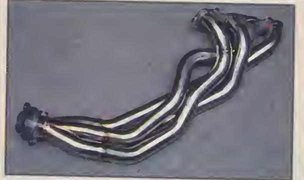


Рис. 3. Двухкамерный прямоточный резонатор.



Рис. 4. Прямоточный глушитель с волокнистым наполнителем.


Без вставки – быстрее, но громче.


«Паук» с трубами равной длины для «Хонды-S2000».


Укладка стеклянной ваты в прямоточный глушитель на заводе «Теш».

вать его бессмысленно. Без сближения передаточных чисел (и увеличения числа передач) поддерживать оптимальные обороты при всем желании не удастся. Если же настраивали «на низы», то и рабочий диапазон системы будет шире, но эффект слабее. Подобным образом рассчитывают системы выпуска некоторых серийных двигателей.

ПРЯМЫМ ПУТЕМ

Увеличивая коэффициент наполнения цилиндра волновой настройкой системы выпуска, конструкторы стремятся еще и снизить ее сопротивление потоку газов – из-за этого двигатель теряет несколько процентов мощности. Прямая гладкая труба постоянного сечения создает минимальное сопротивление, но без глушителей нельзя: даже длинная и извилистая, она прекрасно звучит – вспомним духовые инструменты.

Простейшее решение, которым многие домохозяйки пользуются, усмиряя брызжущий водопроводный кран, – резинка с вставленным отрезком шланга меньшего сечения. Подобный глушитель («резонатор Гельмгольца») изображен на рис. 1. Для эффективной работы приходится сильно увеличивать его объем (что неприемлемо по компоновочным соображениям) или сильно сужать сечение (а это дополнительные потери). Поэтому его обычно используют в малофорсированных агрегатах – скутерах и газонокосилках.

Другая система напоминает лабиринт (рис. 2). Звуковые волны многократно отражаются от стенок камер, накладываются друг на друга и гасятся. Но поскольку в камерах идет вихрение потока, сопротивление такого глушителя хоть и меньше, чем у предыдущего, все равно значительно. Его используют как последний (основной) глушитель. Таков, например, «жигулевский» трехкамерный. А в качестве предварительных применяют «прямоточные» резонаторные системы (рис. 3). В них основной поток газов не меняет направления, да и сечение трубы постоянно – они эффективно гасят низкочастотные колебания при небольшом собственном объеме.

Наконец, есть основные глушители с наполнителем (рис. 4), где колебания широкого спектра частот поглощаются огнестойким пористым материалом. Многие производители систем выпуска используют «базальтовую вату» – природный волокнистый материал, но передовые (например, «Теш») перешли на стекловолокно. Оно дороже, зато обладает ценными преимуществами: не впитывает воду, эффективно поглощает шум, менее вредно в производстве и, наконец, имеет постоянную плотность. А это позволяет простым взвешиванием точно отмерить нужное количество – чтобы и объем заполнить, и лишнего сопротивления не создавать.


Двигатель на стенде при 6000 об/мин: температура выпускного коллектора свыше 1000°С.

СТАВЯТ ГОЛОС

Действующие сегодня нормы для систем выпуска регламентируют два параметра: сопротивление выпускного тракта и уровень шума. Но вспомним хрюкающий глушитель «Волги» – шумто в норме, но до чего противный! Желание как-то нормировать качество звука реализовано в новом стандарте ISO 532B. При разработке новых моделей специалисты оценивают звучание, прослушивая запись, сделанную в разных точках внутри и вне автомобиля. Пока еще не предложены формализованные критерии оценки, приходится полагаться на музыкальный слух экспертов.

Прямоточная система выпуска не обязательно означает тракторный рев на целый квартал. Специалисты могут «поставить голос» по желанию клиента, подбирая параметры как первого резонатора, так и последнего глушителя, в котором можно менять число камер, перфорацию, вид наполнителя и его количество. Иногда часть камер намеренно оставляют пустыми. Полностью рассчитать такую систему не под силу и специалистам в этой области: окончательная доводка без натурных испытаний невозможна. Отсюда и немалые цены на фирменную продукцию. Впрочем, любители «прищепки на колесе» останутся довольны и блестящей насадкой на дырявый глушитель. SP

БЛАГОДАРИМ ФИРМУ RS-COMPETITION ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.



НА СОВЕТЕ МЫ РАЗБЕРЕМ ТАКОЕ ПОНЯТИЕ, КАК ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР, ЕГО ВЛИЯНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ. ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ ПОСВЯЩЕНО, УВЫ, НЕРЕДКОМУ ЯВЛЕНИЮ – ХАМСТВУ НА ДОРОГАХ. ПРОДОЛЖАЕТ РУБРИКУ ОЧЕРЕДНОЙ ВЫПУСК «НАРОДНЫХ ПРАВИЛ».

СОБЛЮДАЕМ ПРАВИЛА... ХОРОШЕГО ТОНА

КТО МЕШАЕТ НАМ НОРМАЛЬНО ЕЗДИТЬ ПО ДОРОГАМ?

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН, ВАДИМ КРЮЧКОВ

В доавтомобильную эпоху аварии на дорогах тоже случались, но не сравнить же с тем, что происходит сейчас. И дело не только в количестве участников движения – в конце концов, дорог тоже было куда меньше. Остряки, например, утверждают, что за безопасность движения отвечал не столько человек, сколько… лошадь, которая соображала гораздо лучше наездника!

Первопричиной подавляющего большинства дорожно-транспортных происшествий является ныне то, что психологи называют довольно безликим, казалось бы, термином – Человеческий Фактор. А ведь происшествий могло бы и не быть, если бы…

А что, собственно, «если бы»? Начиная с этого номера, мы как раз и попытаемся исследовать многогранное понятие человеческого фактора применительно ко всему происходящему на наших дорогах – от проселочных до автомагистралей. А начнем с того, что с некоторых пор присутствует среди нас ежечасно и ежеминутно. Увы, это –

ХАМСТВО

«Человек – единственное животное, которое причиняет другим боль, не имея при этом никакой иной цели».

АРТУР ШОПЕНГАУЭР

Боль, как известно, бывает не только физическая, но и моральная. И еще неизвестно, какая из них приносит больше страданий…

Англичанин спокойно простоит перед закрытым шлагбаумом столько, сколько нужно. Закрытый шлагбаум – это осознанная необходимость, а не ущемление его прав. А если по встречной полосе всех лихо объедет какой-то автомобиль, то все знают: это – иностранец. Говоря проще – хам. И несложно вычислить его национальность…

В Англии все закончится нормально – из-под земли вырастет полицейский и накажет хама так, что тот запомнит это надолго. Даже если речь о персоне королевской крови. И очередь знает – иначе и не могло быть! Но если перенестись из их Шеффилда в наш Подольск, то победа останется за хамом! Сначала его «тачка» лихо объедет всех законопослушников и пристроится чуть ли не за шлагбаумом, тут же за ним потянется еще десяток таких же… Среди них обязательно будут автомобили с голубыми номерами, с триколорами и прочими аналогами «желтых штанов» из данелиевской классики.

Возьмем другую ситуацию. Узенькие улочки Парижа настолько миниатюрны, что один-единственный автомобиль, брошенный водителем хотя бы на десять минут в неположенном месте, мгновенно парализует движение сразу в нескольких кварталах европейской столицы! Но этого не происходит. Француз будет долго наматывать круги вокруг места назначения в поисках свободного места у тротуара или в паркинге, но никогда не бросит машину там, где это удобно только ему. А теперь перенесемся в Москву – у нас улицы пошире парижских, но… Троллейбус не может подъехать к павильону на остановке, потому что там уже припаркован десяток автомобилей, приехавших «по делу»: один – на фирму, другой – в магазин, третий – в ресторан… Троллейбус замирает посреди улицы и распахивает двери – пассажиры униженно протискиваются в салон и из него. А сзади мгновенно образуется пробка – объехать огромный троллейбус, вынужденный перекрыть «кислород» всем остальным, можно только по «встречке»! Или – по тротуару, в Москве это давно уже не редкость. Через несколько минут назревает коллапс – Центр встает намертво…



Хочется возопить: «Где вы, ГАИ, ГИБДД или как вас там?!» А какая в общем-то разница? Честный и трудолюбивый инспектор даже на телеэк-

ране выглядит уже каким-то ненастоящим – ведь на дорогах мы видим совсем другое. Вот очередная пробка на въезде-выезде из Москвы… Откуда она взялась, ведь наши проспекты такие широкие? Да оттуда – так мы имитируем борьбу с терроризмом: сужаем дорогу до одной полосы и при этом фактически плюем на всех тех, кто везет в своих багажниках дачное барахло, а не гексаген. И вот правая нога измотанного «чайника», вырвавшегося из этого ада на «простор», не слушаясь голоса разума, вжимает газ в пол…

Похоже, все мы объявили друг другу войну за всевозможные унижения, которым подвергает нас прошлая и нынешняя жизнь. Мы хамим друг другу и не можем остановиться. Кстати, а кто он, этот «средний хам»?

ПОРТРЕТ ХАМА

Мнения, конечно же, разойдутся. Бабушки у подъезда ненавидят всех автомобилистов, вместе взятых. На дорогах все ненавидят обладателей «газелей» и прочих «автолайнов» – ребята, так ездить нельзя! Однако, на наш взгляд, марка автомобиля далеко не всегда говорит о манерах водителя. И вот почему.

Распад СССР больно ударил по многим: рушились предприятия, карьеры и судьбы. Однако профессионалы работают: настоящие специалисты нужны при любых властях – толковые слесари освоили ремонт иномарок, головастые инженеры навалились на «макинтоши» и «пентиумы», а шустрые предприниматели навезли в страну все, чего в ней ранее не было. И лишь бездельники, коих было так много, продолжают считать, что им обязаны все вокруг.

Они считали так всегда. И всегда искали виноватых в том, что никто ничего им не дает. В СССР была виновата советская власть – бездельник ежечасно мстил ей прямо на рабочем месте, недотягивая гайки, воруя инструменты и разбавляя нужные жидкости ненужными. Ныне же конкретного обидчика нет – поэтому он мстит всем.

Еще совсем недавно «должность хамов» успешно занимали «новые русские». Однако сегодня ситуация меняется на глазах – герои популярнейших анекдотов утрачивают необходимость соревноваться в категориях «цвет пиджака» или «литраж двигателя». Более того, все чаще солидные «мерсы» и «ауди» начинают тормозить у пешеходных переходов, чтобы предупредительно пропустить зазевавшуюся бабусю. Их владельцы бывают в парижах и мюнхенах – они знают, как ездят там, и пытаются быть похожими на настоящих европейцев. Однако природа не терпит пустоты – современный хам выглядит уже иначе.

На дороге он выделяется едва ли не больше, чем автомобили с мигалками и гуделками. Его полудохлый «Россинант», образца семидесятых, имеет разноцветные кузовные детали, но не имеет глушителя, стоп-сигналов и талона техосмотра. Он с ревом бросается из левого ряда к тротуару, заметив фигуру с поднятой рукой, – хам хочет денег. Он нетерпеливо сигналит сзади при желтом сигнале светофора – хам хочет ехать. Он лихо объезжает вереницу машин перед красным сигналом светофора – хам хочет унизить тех, кто следует Правилам. Его автомобиль обречен пожизненно греметь изношенными шаровыми опорами, сверкать лысой резиной и вонять выпускной системой на зависть неотрегулированным дизелям. Объяснить ему, что на подобных агрегатах выезжать на дороги общего пользования нельзя, практически нереально: аргумент всегда один – а мне надо!



И несутся рядом с нами грохочущие и чадящие колымаги, ежесекундно пытаясь низвести окружающих до собственного скотского состояния. Любая авария печальна – спору нет. Но ее цивилизованный виновник, по крайней мере, заплатит пострадавшему деньги – либо по собственному желанию, либо через суд. А наш хам всегда играет в одни ворота, ибо ему действительно нечего терять! У типичного представителя этого племени нет ни «прав», ни денег, ни зарплаты – суду предъявляются лишь мамин домик-развалюха на шести сотках и папина машина с пробегом до Луны. И потому опаснее всех на дороге именно он – на раздолбанной неуправляемой машине и с извечной ненавистью ко всем, кто живет по закону.

Спору нет – по разным причинам можно ненавидеть современных нуворишей и их сверкающие «тачки», но ненависть – это гнев слабых. В конце концов равенство возможностей – это равные возможности стать неравными… Однако описанный нами хам во все времена думал не так и проявлял себя иначе.

Народная мудрость давно выработала свой план поведения с дорожным хамством – кто, например, не знает принципа трех «Д» («Дай Дорогу Дураку!»). Конечно же, этот план – пассивный. Любой немец или француз мгновенно позвонит в полицию и сообщит о замеченном правонарушении – в цивилизованном обществе это не расценивается как стукачество. Мы к такому не привыкли – еще свежи воспоминания «эпохи репрессанса». Но и самосуд вершить нельзя – мы и это проходили… Возможно, хоть какую-то помощь в этой борьбе окажут Законы – например, об обязательном страховании гражданской ответственности. И все же самое правильное, хотя и самое наивное решение – начать с себя.

В общем, спасение утопающих… Вот именно! ЗР

СЮРПРИЗЫ ПЕРЕКРЕСТКОВ

НАРОДНЫЕ ПДД

ТЕКСТ / ВИКТОР ДМИТРИЕВ

Вроде бы не самый мудреный маневр – поворот на перекрестке – нет-нет да и преподносит неприятные сюрпризы: от обычных заторов до довольно серьезных аварий. Важна не столько техника самого маневра, сколько, если так можно выразиться, стратегия его выполнения. Вот несколько примеров типичных ситуаций, в которые мы попадаем чуть ли не ежедневно, даже не обращая на это внимания. Но стоит посмотреть на них, что называется, со стороны и становится понятно: проблем вполне можно избежать.

ПО ВСЕЙ ШИРИНЕ

Итак, первая ситуация: выстроившиеся вереницей в крайнем правом ряду автомобили, ожидая поворота, надолго застопоривают движение на «правом фланге». Особо нетерпеливые пытаются объехать «очередь», повернуть из соседней полосы, нарушая требования пункта 8.5 ПДД (предписывающего, напомним, выполнять поворот из крайнего положения на проезжей части) и мешая автомобилям, движущимся через перекресток прямо.

Между тем подобной проблемы могло бы и не возникнуть, будь водители, уже сделавшие поворот, пособразительнее. Поворачивая из крайней правой полосы, автомобили, как правило,


Рис. 1.

остаются на ней и после завершения маневра. При этом левые полосы свободны и ширина проезжей части не используется полностью. Ведь ничто не мешает водителю, повернув, выехать на любую свободную полосу и двигаться по ней. Точно так же поступят и едущие сзади водители. На прямолинейном участке всем проще ориентироваться и гораздо больше возможностей равномерно распределиться по всей ширине проезжей части (рис. 1).

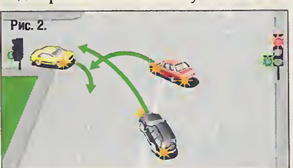
Такой порядок действий не противоречит Правилам: пункт 8.6 требует от водителя при повороте направо двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части. Так что в данном случае «по возможности» и дает возможность разгрузить перекресток, не задерживая всех желающих повернуть.

Надо только иметь в виду, что иногда причиной задержки движения могут быть пешеходы, пересекающие проезжую часть там, где вы собираетесь повернуть. Поэтому, начиная объезжать остановившийся на дуге поворота автомобиль, будьте осторожны: не ровен час, кто-то выскочит под колеса.

Подобная ситуация возникает и при повороте налево. Ожидающие поворота автомобили выезжают на перекресток и, останавливаясь, чтобы пропустить встречный транспорт, практически парализуют движение через перекресток. А требуется всего-навсего не жаться к левому ряду, а занимать свободные правые полосы, ведь все тот же пункт ПДД предъявляет весьма «демократичные» требования к водителям, выполняющим поворот: делать это таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на стороне встречного движения.

НЕ «РЕЖЬТЕ» ПОВОРОТЫ

Иногда поворот налево таит в себе угрозу. Например, типичная ошибка водителей, спешащих повернуть налево под уже мигающую «стрелку»: они «срезают» угол, выезжая на встречную полосу еще до начала перекрестка. Тут подстерегают как минимум две опас-


Рис. 2.

ности: автомобили, которые на этом перекрестке разворачиваются, и те, что выезжают на эту же дорогу с примыкающей проезжей части (рис. 2). Даже если все обойдется, есть шанс попасть в «лапы» инспектора ДПС, поскольку по новому КоАПу подобная «геометрия» грозит на многополосной дороге лишением «прав» на срок от двух до четырех месяцев (часть 3 статьи 12.15: выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, в случаях, если это запрещено Правилами).

ЕХАТЬ ПРЯМО НЕЛЬЗЯ ПОВЕРНУТЬ

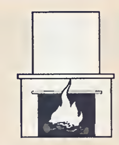
Ну и, разумеется, дорожники не были бы дорожниками, если бы со своей стороны не подкидывали ребусов, решать которые приходится нам. Весьма распространенный способ организации движения на перекрестке: крайняя (правая или левая) полоса с помощью знаков или дорожной разметки предназначена одновременно для поворота соответствующего направления и движения прямо. При этом у светофора – дополнительная секция со стрелкой. И все бы хорошо, если бы время работы стрелки и основного зеленого сигнала совпадали. У нас же, как водится, все наоборот: включается стрелка, и те, кому надо поворачивать, гудками клаксонов пытаются пробить себе путь среди тех, кто собирается ехать прямо и ждет включения зеленого сигнала в основной секции (рис. 3). Ситуация повторя-


Рис. 3.

ется с точностью до наоборот, если основной зеленый сигнал горит, в то время как стрелка «отдыхает».

Здесь посоветовать можно только одно. Если, подъезжая к незнакомому перекрестку с такой организацией движения, вы планируете двигаться прямо, старайтесь не занимать крайние полосы. Если же приходится поворачивать, выбора не остается и нужно ждать, когда полоса освободится.

Эти советы на первый взгляд могут показаться банальными. Тем не менее, каждый день случается видеть, как часто в подобных банальных ситуациях ошибаются даже опытные водители, порой серьезно портя настроение и себе и другим. ЗР



ТЕПЛО ОТКРЫТОГО ОГНЯ НАСТРАИВАЕТ НА МИРНЫЙ ЛАД: ГОРЯЧИЙ СПОР ПЕРЕРАСТАЕТ В ЦИВИЛИЗОВАННУЮ ДИСКУССИЮ НА ПОЧТИ ВЕЧНУЮ ТЕМУ, ТЯНЕТ НА ВОСПОМИНАНИЯ О БЫЛОМ... ЗДЕСЬ ЖЕ ПЕРЕЛИСТАЕМ ПРЕЖНИЕ ВЫПУСКИ ЖУРНАЛА: 75-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ НЕ ЗА ГОРАМИ!

НАША ИЛИ ИНОМАРКА?

Они начали этот спор во дворе редакции, продолжили на лестнице, затем прибегли к эпистолярному жанру. Содержание электронных писем – перед вами.



Антон Чуйкин, 32 года, водительский стаж 14 лет, в настоящее время за рулем УАЗ-3162 2002 года выпуска: *я считаю, что при возможности выбора (допустим, располагая суммой 4–6 тысяч долларов) лучше остановиться на новой российской машине, а не играть в лотерею с подержанной иномаркой. Хотя бы потому, что «нулевое» всегда лучше секонд-хэнда.*

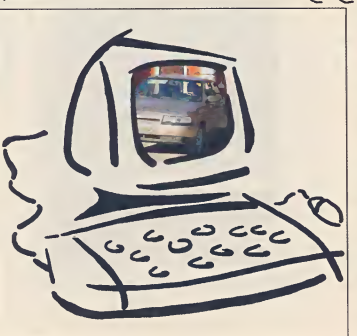
АЧ

Михаил Гзовский, 29 лет, водительский стаж 9 лет, «Хонда-Сивик» 1996 года (куплена 5 лет от роду): *тезис о превосходстве нового показался мне спорным. Утверждение справедливо применительно к нижнему белью или жевательной резинке... но к автомобилю? На мой взгляд, покупка нулевого авто, будь то российский или импортный аппарат, – затея бредовая. Ведь именно первые три года машина стремительно теряет в цене... ваш ход!*

МГ

АЧ *Хороший аргумент про потерю цены, поздравляю. Но, пардон, разве нулевая резинка (неважно, от трусов или жевательная) всего лишь «превосходит» подержанную? А что касается автомобиля... Бог с ними, с ощущениями, что на это сиденье уже многократно клали чужую задницу. Главное – мы практически никогда не можем оценить состояние машины, ибо неизвестно, как с ней обращался прежний владелец. А что если окажется изношенной коробка? И диски тормозные. И цилиндры...*

МГ *Ждал, ждал я упрека в отсутствии брезгливости. Не могу удержаться от комментария. Помнится, в бытность «самаровладельцем» руки мои были грязными куда чаще, чем сейчас... Конечно, приятно сесть в «пахнущий заводом» салон (вредный запашок, кстати) и не думать о том, что скрыл от тебя предыдущий хозяин. Что касается иномарок – покупайте их грамотно! Оценить состояние машины позволит своевременная (до покупки!) диагностика. Не панацея, но все же... Мне ли рассказывать вам, технически грамотному человеку, что замер компрессии и диагностика подвески на стенде способны кое-что сказать о машине. А состояние коробки можно выявить во время обязательного предпокупочного тест-драйва...*



АЧ *Однако ж этого – оценки состояния – не происходит! Далеко не все выловишь, а то, что якобы вылавливается, оказывается неверным. Я помню, навестили мы с «Фелицией» и «девяткой» таких диагностов (ЗР, 2000, № 5)... так они «ухудшили» состояние машин, насчитав им пробег в 1,5–2 раза выше реального! Я к чему: определить неисправность, особенно в коробке во время тест-драйва, непросто. А «бяка» вполне вероятна. Так что пусть наши, но новые машины – с ними как-то спокойнее. Да, могут сломаться, но масштабы затрат и трудностей несопоставимы. И проблем с обслуживанием и ремонтом нет. Согласен, что покупка подержанной иномарки – лотерея?*

МГ *«Что наша жизнь? Игра!» Надеюсь, не переврал. Возьмем редакционную черную «Волгу» (ЗР, 2002, № 4, 10). Да, это гарантийный автомобиль. Но! За гарантию платить приходится частыми и дорогими ТО! С мелочами (катушки зажигания, противотуманки и т. д.) на гарантию не наездишься. А ведь именно мелочами можно доконать кого угодно! Припомню еще историю со стартерами «десяток», которые горели, словно елки в шатурских лесах минувшим летом. Уверен, что купленная за 4–6 тыс. долларов недорогая иномарка («Дэу-Нексия», «Шкода-Фелиция» 2–3 лет от роду) доставит меньше хлопот и затрат. И еще – не все в жизни надо мерить рублем. Например, в «девятке» у меня все время болела спина. А сейчас – нет! И я пока готов тратить больше ради комфорта.*

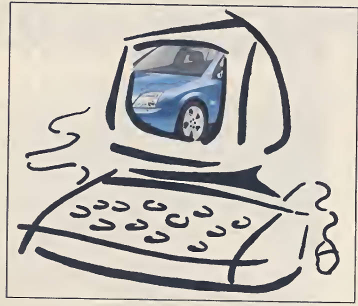
А Ч *Бесплатных пирожных не бывает! Это как закон сохранения энергии: если в твоей «Хонде» не болит спина, а в «девятке» болела, значит, «японка» окажется дороже в эксплуатации, как ни парадоксально это звучит. Вернемся к «Волге» – с ней понятно, куда обращаться и сколько платить. Есть «гарантийки», на худой конец, таксопарки, мелкие мастерские... Я с трудом представляю себе бывшего «волгаря» в поисках запчасти к «Хонде» – это ж совершенно иной процесс, «разборки» там всякие, заказ за границей... А что касается двух-трехлетних «шкод» и «дэу», давай поднимем наши материалы – и сопоставим затраты, а? Помнится, «Шкода» далеко уехала от ВАЗ-21093.*

М Г *Не спорю, в чем-то лучше быть владельцем отечественной машины. Но вот что интересно: по какой-то неведомой мне причине не хочу я пересаживаться на отечественное авто – и все! Да, меня пугает возможность остаться без колес на неделю в случае поломки, требующей заказать детали в Японии. Кстати, еще до того, как расплатиться с бывшим владельцем моей «Хонды», я узнал, где и почем буду искать запчасти и обслуживать машину (чего и вам желаю, покупатели иномарок!)*

Да, я боюсь «попасть» на дорогой ремонт. Но все равно езжу. Это как авиаперелет: страшно? Немного. Но ведь летим же! А риск нарваться на серьезный ремонт (повторюсь, при условии грамотного подхода к покупке) иномарки сродни вероятности угодить в серьезное авиапроисшествие.

Еще аргумент: рано или поздно нам все надоедает – нужны перемены. Когда я был пятилетним ребенком, отец возил меня на ВАЗ-2101. Моей первой машиной спустя почти 20 лет стал ее «клон» 2106. Сколько можно?

А Ч *А сколько можно пытаться купить на грош пятаков? Конечно, утверждать, что все иномарки хуже наших – бредить наяву! Но начиная с какой суммы можно задумываться об иномарке? Как ни узнавай заранее про сервис – он все равно будет намного дороже отечественного! По-моему, раньше, чем накопил на новые «Жигули», не стоит приглядываться к якобы прекрасным зарубежным авто... Ибо дешевая иномарка не лучше, а во многом хуже новых «волг» и «жигулей» и не менее опасна. В общем, учитывая все вышеизложенное, я пока выбираю нашу новую машину.*



М Г *А я выбираю иномарку! Кроме упомянутых надежности и комфорта, есть еще такой аргумент, как бóльшая безопасность. Приятно осознавать, что в случае чего за меня заступятся «подушки».*

И еще – эстетический аспект. Берусь утверждать, что наши авто одни из самых несимпатичных в мире. А носить некрасивую одежду или жить в уродливом доме можно лишь по необходимости.

Что касается цены... Мое мнение таково. Нормальный автомобиль немецкого/японского/и любого другого производства не купить дешевле шести тысяч долларов. Причем мы не рассматриваем изначально дорогие машины. В поле зрения разумного покупателя окажутся авто среднего/малого класса с пробегом до 150 000 км. Когда были новыми, они стоили за границей 10–20 тыс. долларов. То есть имеет резон покупать машину по цене не ниже 40–50% от ее первоначальной стоимости в автосалоне. Иначе остаточный ресурс будет совсем невелик.

* * *

И вместо драки они раскланялись... **ЗР**



В редакции журнала побывало на длительных испытаниях немало машин, среди них и иностранные. Дважды мы устраивали «гонки» затрат: какие средства требуют машины при одинаковых условиях эксплуатации? Наиболее корректно сравнение ВАЗ-21093 и «Шкоды-Фелиция» от момента покупки в 1998-м (цены были почти одинаковыми) до пробега 100 тыс. км. При всех скачках курса рубля итог таков: ремонты и обслуживание «девятки» обошлись в 0,23 руб./км, «Шкоды» вдвое дороже – 0,43 руб./км. Бензин и цена возможной продажи не учитывались!

Недавно мы сопоставили траты на «Волгу», купленную новой, и подержанного «Мерседеса». Первые 10 тыс. км всегда обходятся дорого: 1,09 руб./км и 1,57 руб./км соответственно, при том, что «Волгу» холили на фирменной СТО, а «немца» лечили самостоятельно!

В среднем 1 километр пробега отечественной машины очень приблизительно можно оценить в 0,25–0,35 руб. Иномарки того же класса («Рено-Символ», «Нексия») – в 0,45–0,7 руб.

КОНЕЦ КРАСНОГО ФУРГОНА

АВТОМОБИЛЬ, РОЖДЕННЫЙ МЕНЕЕ 20 ЛЕТ НАЗАД, УЖЕ СТАЛ ИСТОРИЕЙ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

Я видел, и не один раз, этот красный, немного потертый, но вполне «живой» фургон. Его нужно было хотя бы сфотографировать, а я все откладывал! И вот в один из приездов на УАЗ узнаю: машину списали и уничтожили. Красная полуторка пала жертвой очередной, на сей раз заводской, перестройки. Впрочем, она лишь повторила судьбу всего грандиозного проекта, снесенного бурей политических и экономических катаклизмов…

В СССР гордились огромными объемами производства грузовиков. Только самых нужных, очень распространенных в Европе малотоннажных у нас почти не выпускали. Тезис о необходимости создания машины грузоподъемностью 1,5 тонны записали даже в директивах XXVI съезда КПСС.

Выполнять директиву высшего политического органа начали в 1984-м в НАМИ. Совещание по этому поводу проходило у министра автомобильной промышленности еженедельно. Работу курировал сам Гейдар Алиев – член политбюро, первый заместитель председателя Совмина СССР. Алиев не случайно интересовался проектом: он хотел, чтобы в Азербайджане, как в Грузии и Армении, где работали Кутаисский и Ереванский заводы, тоже было автомобильное производство.

В 1985-м к проекту подключили специалистов УАЗа – самыми близкими по классу у проектируемой машины были ульяновские «головастики» и «буханки». Вскоре главным конструктором стал уазовец Андриан Иванович Макаров. В качестве аналогов будущего автомобиля купили «Рено-Мастер», «ИВЕКО-Дейли», «Мерседес-Бенц 307» и «Форд-Транзит».

Конструкция советской полуторки была проста, но вполне современна. Кузов – несущий, подвески – зависимые рессорные, колеса – 15-дюймовые, тормоза – барабанные, позднее спереди появились дисковые. Основным двигателем должен был стать ульяновский объемом 2,45 л – близкий родственник двигателей ГАЗ-21 и ГАЗ-24. Кроме того, Ульяновскому моторному заводу, входившему в то время в производственное объединение УАЗ, поручили в кратчайшие сроки разработать и подготовить к производству совершенно новый агрегат. В основу конструкции 70-сильного атмосферного дизеля, естественно, положили западный аналог – мотор ИВЕКО. Немного переработанный двигатель, по отзывам испытателей, получился удачным.



Один из первых образцов, построенных в НАМИ (январь 1986 г.).

Основой гаммы малолитражных грузовиков предполагалось сделать высокий и длинный фургон. На этом настаивало министерство: советский грузовик должен быть самым вместительным, с самыми большими дверями. Кстати, по этим показателям, действительно, удалось обогнать аналоги, за исключением ИВЕКО.

Первые ходовые образцы делали в НАМИ. Когда в министерстве обсуждали дизайн машины, свое видение полуторки представили и газовцы, но в ту пору у них был лишь макет. Машины второй и третьей серий изготавливали в Ульяновске. Уже в 1986-м фургоны УАЗ-3727 гоняли заводские испытатели, а на моторном готовились к перепланировке под цех дизелей.

Немного отвлечемся и представим себе: через три-четыре года с грузового конвейера УАЗа могли бы сходить полуторатонные фургоны! Между прочим, конструкторы предусмотрели широкую гамму машин: низкий и высокий фургоны, бортовой грузовик, микроавтобус. Страна получает столь нужные ей автомобили, а Ульяновский завод выпускает продукцию, которая и сегодня пользовалась бы спросом. Но именно руководство УАЗа всячески открещивалось от проекта, исходя из обычных для эпохи «развитого социализма» соображений: завод работает стабильно, его продукция – востребо-



Машины третьей серии во дворе испытательного центра УАЗа.



УАЗ-3727 - будущий КиАЗ во время испытаний на Кавказе.

вана (одна только армия «съедает» добрую часть выпускаемых машин); на производство новой модели государство, как всегда, денег не додаст, а «головной боли» будет много.

Идея Алиева о производстве грузовых автомобилей в Азербайджане казалась благом. В 1987-м в Кировабаде (теперь – Гянджа) начали строительство завода мощностью 40 тысяч автомобилей в год. Из-за недостатка квалифицированной рабочей силы производство кузовов и мостов решено было максимально роботизировать. Двигатели и коробки передач должны поступать из Ульяновска (Кировабадский завод вошел в объединение УАЗ). Специалистов для нового предприятия тоже готовили на Волге. К участию в проекте привлекли многие заводы, в частности ГАЗ и ВАЗ – последний отвечал за пластмассы. По плану КиАЗ должен был выпустить первые машины в 1989-м.

Для укрепления «братских и промышленных» связей производство советской полуторки в версии короткого низкого фургона решили организовать и в Польше. Напомним: с 1951-го в Люблине копировали ГАЗ-51, а позднее выпускали грузовички «Жук». В этом сотрудничестве, кроме политического, был и сугубо технический резон. Поляки имели лицензию на английский дизель (в Польше – «Андория»), а подготовка моторов УМЗ явно не укладывалась в плановые сроки.



«Люблин-3333» с 90-сильным дизелем – потомок советской полуторки.

Но совместный проект попал под распад соцлагеря. В результате польский завод остался при своей «Андории», которой комплектовал разработанные в СССР и выпускаемые несколько лет в Польше полуторки «Люблин» (позднее на машины ставили дизели «Пежо»). Тем временем в судьбе советского автомобиля вновь произошел крутой поворот.

Осенью 1987-го к работе над уже практически готовым автомобилем министерство подключило британскую фирму IAD (International automobile design). Англичане изменили дизайн машины и разработали независимую переднюю подвеску, естественно, более сложную и дорогую. Там же, в Великобритании, испытали единственный прототип и напечатали красочные рекламные проспекты фургона «Мульти-2500» или… БАЗ-3778.

Третью марку еще не родившийся, по сути, автомобиль получил в 1989-м благодаря очередной кампании под громким названием «конверсия». На Кавказе начались межнациональные конфликты, и производство полуторки решили начать в Брянске на гигантском заводе, выпускавшем многоосные автомобили для армии. Макарова даже звали из Ульяновска на БАЗ главным конструктором. Но иссякающий ручеек государственных денег до Брянска почти не доходил. Министерство, которым руководил бывший генеральный директор ГАЗа Николай Пугин, больше доверяло Горьковскому заводу, где уже шли работы над собственным полуторатонным грузовиком. Да и на БАЗе к непривычно «мелкой» машине отнеслись без энтузиазма. Полукустарное производство в Брянске продержалось несколько лет. Немногочисленные машины отдавали, в основном, за долги предприятия.

Между тем к 1991 году в Кировабаде построили примерно 95% заводских помещений и завезли до 70% оборудования. В независимом Азербайджане совместно с турками пытались наладить выпуск «ленд-роверов», затем нацелились на велосипеды, швейные машинки, газонокосилки. В общем, на этой грустной ноте история ульяновской полуторки и закончилась…

И все-таки работа не прошла даром, специалисты набрались опыта: кстати, Макаров пару раз возил всю документацию в Горький. В 1994-м по дорогам новой страны поехали ныне сверхпопулярные «газели», концептуально близкие так и не родившемуся фургону.

…Та красная полуторка несколько лет служила испытателям УАЗа «хозяйкой». Ей бы, конечно, место в музее. Но страна изменилась, видимо, еще не настолько, чтобы в ней научились ценить свое прошлое, в том числе и недавнее… ЗР

Рожденный в Британии «Мульти-2500», в России – БАЗ-3778.





Микроавтобус на базе БАЗ-3778, видимо, один из последних сохранившихся до наших дней материальных плодов неудачного проекта.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ
АНДРИАНА ИВАНОВИЧА МАКАРОВА
ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.

СТРАНИЦА ЗА СТРАНИЦЕЙ

ЛИСТАЕМ ПОДШИВКИ «ЗА РУЛЕМ»

ЯНВАРЬ

1929. «Не избежать мне сплетни дрянной, ну, что ж, – простите, пожалуйста, что я из Парижа привез Рено, а не духи и не галстук». Вл. Маяковский».

1931. «Автодор отвечает интервентам и вредителям созданием колонны шестиколесных машин».

1939. «14 декабря с конвейера автозавода им. Сталина сошла пятитысячная машина ЗИС-101».

1957. «Уральским автозаводом разработана новая конструкция грузового автомобиля УралЗИС-355М, который будет выпускаться в 1957 году».

1959. «Коллектив Горьковского автозавода приготовил хороший подарок XXI съезду КПСС. К открытию съезда выпущена первая опытная партия новых автомобилей «Чайка».

1960. «Н.С. Хрущев выступил на митинге рабочих и служащих Львовского автобусного завода».

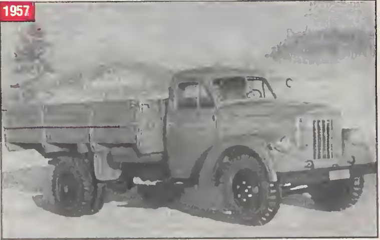
1964. «Недавно в Москве открылся туннель на Таганской площади. Так был «развязан» сложнейший транспортный узел столицы».

1965. «На улицах многих городов появились новые автомобили-такси «Москвич-408».

1982. «...как подчеркнул в одном из своих выступлений Л. И. Брежнев: «Ленинский лозунг режима экономии – не временный призыв, а постоянное требование ко всем членам нашего социалистического общества».

1998. «В Таганроге на свободных площадях комбайнового завода построено совершенно новое предприятие. Здесь всего через два месяца заработает настоящее производство: сварка кузовов, окраска, полноценный конвейер».





ДВИГАТЕЛЬ ТОРГОВЛИ

Знаете ли вы, что в худенькой 32-страничной тетрадке «За рулем» конца 20-х – начала 30-х годов, как и в нынешнем журнале, были полосы рекламы? Любопытно, что некоторые марки тех лет знакомы и нынешним автомобилистам. На страницах ЗР рекламировали мотоциклы БМВ и «Харлей-Дэвидсон», тракторы «Катерпиллер» и электрооборудование «Бош», подшипники СКФ. Наоборот, о ручных фонарях и велосипедных фарах швейцарской фирмы Magnetus Lucifer, о «колесах и ободах для автомобилей, мотоциклов и самолетов» фирмы Lemnurz-Werk из Германии нынче помнят разве что историки. Конечно, ЗР и в те годы публиковал рекламу запчастей. Например, медно-асбестовые прокладки тогда покупали в Каретном ряду, дом 11. Несколько десятилетий рекламы в журнале не было, «зато» был дефицит, о котором мы уже стали забывать. С последнего форзаца журнал периодически предлагал купить... билеты лотереи ДОСААФ, ведь по ним можно было выиграть даже «Волгу»! Рекламные полосы нынешнего журнала – не только справочное пособие, где и что можно купить; это и символ изобилия, о котором автомобилисты прошлых лет могли только мечтать.









ПЕРВЫЙ МАТЕРИАЛ – ТЕСТ НА ЗНАНИЕ АВТОМОБИЛЯ. ВОПРОСЫ ЗДЕСЬ ЗАДАЕМ МЫ! ОТВЕЧАЕМ, ВПРОЧЕМ, ТОЖЕ. ДАЛЕЕ ЧЛЕНОВ КЛУБА КОНСУЛЬТИРУЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ ЗАВОДОВ, ГИБДД, МИДА. ДОПОЛНЯЕТ РАЗДЕЛ ТРАДИЦИОННЫЙ «ЭКЗАМЕН НА ДОМУ».

АВТО-ТРЕНИНГ

Интеллект – это то, что иногда встречается и у других...
ИЗ ПОЛЬСКОГО ЮМОРА

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН, МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Похоже, идея проверить собственные познания в «зарулевской» тематике, предложенная читателям в ЗР, 2002, № 10, пришлась ко двору. Измерить свой «АйКью» – коэффициент интеллекта – всегда интересно: правильная самооценка никому еще не вредила. Кроме того, в отличие от популярных телепередач, о результатах тестирования без вашего желания никто не узнает.

Правила игры прежние. На каждый из пятнадцати вопросов мы предлагаем четыре варианта ответа. Вам, уважаемый читатель, предстоит на свой вкус выбрать из них наиболее полные и точные, записать их номера на отдельном листке, после чего заглянуть в конец статьи и подсчитать набранную сумму баллов. С ее ростом ваша осанка должна становиться все прямее, а взгляд – все увереннее.

1. Какого рисунка протектора пока что не существует?

А. Асимметричного
Б. Кососимметричного
В. Направленного
Г. Ненаправленного

2. Какое из перечисленных транспортных средств оказывает меньшее давление на грунт?

А. КамАЗ-5320
Б. ГАЗ-3110
В. ВАЗ-11113
Г. Танк КВ-1

3. Кто изобрел пневматические шины?

А. Даймлер
Б. Дакворт
В. Данлоп
Г. Эцилоп

4. На автомобилях какой марки применяется сегодня система i-drive?

А. «Мерседес»
Б. БМВ
В. «Фольксваген»
Г. «Ауди»

5. Можно ли использовать антифриз в системе охлаждения отечественных автомобилей?

А. Можно
Б. Нельзя
В. Можно в автомобилях с алюминиевым радиатором
Г. Нужно в автомобилях с импортной помпой

6. Зимой перед пуском холодного мотора иногда рекомендуют включить на минуту-другую дальний свет фар. А зачем?

А. Удалить влагу с проводов
Б. Защитить фары от последующего растрескивания
В. Прогреть аккумулятор
Г. Убедиться, что аккумулятор не украли за ночь

7. На каком автомобиле передвигались герои фильма «Назад в будущее»?

А. «Де Лориан»
Б. «Де Томазо»
В. «Де Сото»
Г. «Де Векка»

8. В каком номере журнал «За рулем» впервые опубликовал фото универсала ИЖ-21261?

А. № 5, 1999 г.
Б. № 9, 1995 г.
В. № 2, 2001 г.
Г. № 1, 2002 г.

9. Что из нижеперечисленного может служить первым признаком гололеда?

А. При резком торможении машину разворачивает
Б. При резком повороте руля машина стремится ехать прямо
В. Снизилось усилие на педали сцепления
Г. Снизились усилия на рулевом колесе

10. В каких единицах измеряют силу света?

А. Люмен
Б. Люкс
В. Свеча
Г. Кандела

11. Что рекомендуется сделать в случае вынужденной заправки автомобиля ВАЗ-2105 низкооктановым топливом?

А. Увеличить угол опережения зажигания
Б. Уменьшить угол опережения зажигания
В. Отключить экономайзер
Г. Поднять обороты холостого хода

12. Какие из представленных трио автомобилей выполнены на единой платформе?

А. «Феррари-F50» – «Ламборгини-Мурчелаго» – «Мазерати-Купе GT»
Б. СААБ-9-3 – «Опель-Вектра» – «Кадиллак-CTS»
В. «Форд-Мондео» – «Вольво-S60» – «Мазда-6»
Г. «Фольксваген-Поло» – «Шкода-Фабия» – «СЕАТ-Ивиса»

13. Под маркой «Воксхолл» продаются:

А. Автомобили «Ровер» в Канаде
Б. Автомобили «Опель» в Англии
В. Автомобили СЕАТ в США
Г. Автомобили «Крайслер» в Австралии

14. Можно ли использовать в двигателе ЗМЗ-406 с системой впрыска топлива моторное масло с маркировкой API SL?

А. Нет, поскольку это устаревшая группа качества, непригодная для современных двигателей
Б. Нет, поскольку это современное масло, непригодное для устаревших двигателей
В. Да, поскольку устаревшая группа качества окажется впору устаревшему двигателю
Г. Да, поскольку современная группа качества окажется впору современному двигателю

15. Что обозначает маркировка API SJ/CD на канистре?

А. Указывает группу качества моторного масла
Б. Указывает группу качества трансмиссионного масла по классификации API
В. Указывает группу качества моторных и трансмиссионных масел по версии Европейской автомобильной ассоциации: SJ – для моторных; CD – для трансмиссионных масел
Г. Указывает группу качества моторных масел по версии Американского института нефти: SJ – для бензиновых двигателей; CD – для дизелей.

Ответили? Теперь можно заглянуть на с. 141.

ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ



На ВАЗе:

НИКОЛАЙ ОВЧИННИКОВ – НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ДОВОДКИ ХОДОВОЙ ЧАСТИ;
ВЛАДИМИР ЧИЖИКОВ – ИНЖЕНЕР ОТДЕЛА.



Можно ли при регулировке развала колес ВАЗ-2106 удалить дистанционные шайбы или заменить их более тонкими? Какова их минимальная толщина? Регулировочных (тонких) изначально не было.

При регулировке развала на автомобилях ВАЗ классической компоновки в дополнение к дистанционной шайбе толщиной 3 мм ставят регулировочные шайбы толщиной 1 мм. Предельное положение нижних рычагов подвески достигается при полном отсутствии шайб. Если даже в этом случае развал не соответствует норме, значит, детали подвески деформированы и требуют замены.

При ремонте задней подвески автомобиля ВАЗ-2101 1974 года выпуска обнаружил, что в проушинах реактивных штанг установлены разрезные резиновые втулки, а на концы металлических втулок напрессованы шайбы. На новых штангах с цельными резиновыми втулками такие шайбы отсутствуют...

С первых дней выпуска автомобилей ВАЗ в реактивных штангах задней подвески действительно устанавливали составные шарниры с завальцованными упорными шайбами, а с 1976 года эти элементы заменили более долговечными цельными резиновыми втулками – необходимость в упорных шайбах отпала.

Недавно видел в продаже рулевой механизм 2112, но никто не мог дать мне вразумительного ответа на вопрос, в чем его отличие от 2110-3400012. А цена выше почти вдвое.

Тут какое-то недоразумение – рулевого механизма 2112 не существует. Продукты серийного производства АвтоВАЗа – это три варианта рулевых механизмов реечного типа: 2108-3400010, 2108-3400010-20 и 2110-3400010. У тех, что имеют цифры 2108, – прямозубое зацепление пары «шестерня – рейка» и, следовательно, постоянное передаточное отношение. Первое изделие предназначено для «Самары» и «Самары-2», а второе и третье – для автомобилей «десятого» семейства. Узел 2108-3400010-20 представляет собой «восьмерочный» механизм, доработанный для установки на автомобили «десятого» семейства. Отличается другими рулевыми тягами, расстоянием между кронштейнами его крепления к кузову, а также расстоянием от оси рейки до верхнего торца вала шестерни.

В 2000 году завод освоил производство рулевого механизма 2110-3400010 с косозубым зацеплением, позволяющим менять передаточное отношение по ходу рейки (в зависимости от угла поворота вала рулевого колеса). Когда рейка механизма перемещается к крайнему положению, передаточное отношение увеличивается, что дает возможность снизить усилие на рулевом колесе на 15% (при углах его поворота более чем на 200° от среднего положения).

Сегодня «десятки» выпускаются и с механизмом 2108-3400010-20, и 2110-3400010. Замена одного механизма другим возможна только вместе с промежуточным рулевым валом (у механизма 2110 он короче, чем 2108).

Какую предельно допустимую нагрузку, действующую в поперечном направлении, способна выдержать поперечина передней подвески автомобиля «десятого» семейства?

Такими данными мы не располагаем, к тому же все зависит от точки приложения силы. Думается, должна интересовать не величина силы, которая не имеет прикладного значения, а возможность использовать поперечину в качестве опоры при ремонте автомобиля. Здесь надо предупредить: поднимать переднюю часть автомобиля домкратом, подставляя ее под поперечину, недопустимо. Точно так же нельзя опирать машину поперечиной на какие-либо подставки. Используйте для этих целей места кузова, предназначенные для установки домкрата.



На ГАЗе:

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН – НАЧАЛЬНИК ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОГО ОТДЕЛА УКЭР; **ВЯЧЕСЛАВ АФАНАСЬЕВ** – НАЧАЛЬНИК КБ КОМПОНОВОК РУЛЕВЫХ УПРАВЛЕНИЙ И РАМ; **МИХАИЛ ДЖОНС** – НАЧАЛЬНИК КБ ИНТЕРЬЕРА И НАВЕСНЫХ УЗЛОВ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.



Хочу поставить на «Волгу» ГАЗ-3110 алюминиевые диски колес. Какие выбрать? Может быть, от иномарки, как их «увязать» с шинами?

На ГАЗ-3110 рекомендуем ставить литые колеса 2Jx15H2 «Элита-2» (комплект поставки КС 64-00-00-00-03 ДК) производства СП «К & К» (Красноярск) – они прошли испытания и приняты ОАО «ГАЗ» для комплектации в сборе с шинами размерностью 195/65R15 некоторых модификаций ГАЗ-3110. Обращаем внимание, что литые колеса комплектуют коротким вентилем ЛБ-15,2 ГОСТ 8107-75. Что касается литых колес зарубежных фирм, то ГАЗ не проводил их испытаний.

От друзей из Белоруссии узнал, что там разрешают ставить на «Газель» зарубежные дизели. (Подержанный, еще в хорошем состоянии можно купить довольно дешево.) Допускается ли это в России? Если да, то какой предпочесть для «Газели» и почему?

Самостоятельная установка дизельного двигателя на «Газель» допускается. Для регистрации такого автомобиля надо согласовать установку двигателя с ГАЗом (в лице его главного конструктора) и получить разрешение регионального техотдела ГИБДД. Следует иметь в виду, что установка дизеля потребует значительных переделок (систем впуска, выпуска, охлаждения, топливной, а также электрооборудования, подвески двигателя, картера сцепления и др.).

Стоимость такой переделки ставит под сомнение ее целесообразность. Наиболее предпочтителен двигатель ИВЕКО Sofim 8140.27 – его устанавливали на экспортные «газели» с названными изменениями.

На моей «Волге» ГАЗ-3110 (двигатель ЗМЗ-406) с пробегом 25 тыс. км отказал гидроусилитель руля: при повороте вправо усилие на руле падает, а влево – растет. Куда обратиться по поводу ремонта – на СТО мне всюду отказывают, и где найти нужную литературу?

Причины возможных неисправностей и способы их устранения можно найти в книге «Руководство по ремонту, эксплуатации и техническому обслуживанию автомобиля «Волга» ГАЗ-3102» под редакцией Ю. Кудрявцева. Судя по вашему сообщению, наиболее вероятная причина – повреждение верхней (внутренней) манжеты вала сошки (дет. № 20-3401023-Б). Если у вас возникают сложности в автосервисе с ремонтом гидроусилителя, рекомендуем обратиться в Белорусское ГУПП «Борисовский завод «Автогидроусилитель» к директору по качеству или по факсу 3-15-44. Адрес: 222120, г. Борисов Минской обл., ул. Чапаева, 56.

ОТ РЕДАКЦИИ. Последняя рекомендация требует уточнения – она пригодна, если автомобиль уже не подпадает под гарантию. В соответствии с Законом «О защите прав потребителей» предприятие-изготовитель, установившее гарантийный срок эксплуатации, должно обеспечить работоспособность изделия, приобретенного покупателем – в данном случае автомобиля. Попытка переложить на потребителя хлопоты с одним из самых ответственных узлов – гидроусилителем – противоречит содержанию ст. 5 Закона.

Ходят упорные слухи, что производство «Волги» ГАЗ-3110 сворачивается. Так это или нет? Планировал купить ее в январе, но если прекратят выпускать, потом и запчастей не сыщешь. Развейте мои сомнения!

ОАО «ГАЗ» не планирует закрывать производство автомобилей «Волга» и запчастей для них. Но даже если завод прекращает выпуск автомобилей тех или иных моделей, он длительное время продолжает производство запасных частей к ним – такова мировая практика.



На УАЗе:

ВЛАДИМИР ПАПУЧА – НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ШАССИ УПРАВЛЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Взаимозаменяемы ли передние карданные валы автомобилей УАЗ-3151 и 31512?

Передний карданный вал у автомобилей УАЗ-3151 и 31512 (31512-10) и их модификаций единый. Его обозначение 3151-2203010-01 (или 3151-2203010).

Не связан ли преждевременный износ подшипника вала привода заднего моста в раздаточной коробке с установкой маслоотражательной шайбы, затрудняющей доступ масла к подшипнику?

Для подвода масла к шестерням привода спидометра и подшипникам вала привода заднего моста в крышке картера раздаточной коробки предусмотрен специальный канал: по нему подается достаточно масла для нормальной работы узла. Причиной преждевременного износа подшипника может быть: увеличенный дисбаланс карданного вала (особенно после замены крестовины заднего вала или значительного износа шлицев) или дисбаланс барабана стояночного тормоза, а также повышенные осевые усилия от заднего карданного вала на подшипник при отсутствии или недостатке смазки в шлицевом соединении.

Какие детали и узлы иностранного производства завод может рекомендовать для установки на УАЗ-3160 – амортизаторы, пружины, сцепление, тормозные механизмы и диски передних колес, свечи зажигания?

Заводские специалисты вправе рекомендовать установку тех амортизаторов, которые прошли у нас испытания. Автомобиль УАЗ-3160 серийно комплектуют гидравлическими амортизаторами Краснодонского автоагрегатного завода (КЗАА), а с 2002 года – и гидропневматическими от ЗАО «Плаза Плюс». Оно выпускает шесть моделей амортизаторов, поставляемых на УАЗ, из них для УАЗ-3160 предназначены 3159-2905006 в передней подвеске и 3160-2915006 – в задней. Одно из их слабых мест – тонкий шток (диаметр 12 мм).

В настоящее время на УАЗе проходят испытания гидропневматические однотрубные амортизаторы КЗАА (Краснодон), гидропневматические двух-

трубные со штоком диаметром 16 мм «Плаза Плюс», гидравлические и гидропневматические ГЗАА (Гродно) и гидравлические АМЗ (Арзамас). Известны положительные отзывы об установке амортизаторов фирмы «Монро» (Бельгия) серии «Сенса-Трак», а также фирм «Боге» (Германия), «Де-Карбон» (Франция), «Кони» (Голландия), «Блэк-Диамон» (США). Повторим: официальных рекомендаций по применению этих моделей дать не можем, поскольку завод не проводил их испытаний.

Необходимости в установке иностранных пружин подвески на автомобилях УАЗ никогда не возникало – в ходе эксплуатационных испытаний заводские изделия показали себя вполне надежными. Что касается сцепления, то в настоящее время УАЗ работает с фирмой «ЛуК» (Германия) по применению ее изделий.

Автомобили УАЗ сертифицированы с той тормозной системой, которую устанавливает завод. Применение дисковых тормозов другой конструкции потребует сертификации автомобиля по Правилу № 13 ЕЭК ООН. Из этого следует, что УАЗ не может дать рекомендации по установке нештатных дисковых тормозов. К тому же зарубежные изделия такой же эффективности, по нашей информации, невозможно применить без переделки ступичного узла, так как дисковые тормоза и диски тормозов конструкции УАЗ иностранные фирмы не производят.

ПРИМЕНЯЕМОСТЬ ЗАРУБЕЖНЫХ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ НА ДВИГАТЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ УАЗ

Двигатель	Свеча зажигания	Аналог
УМЗ–4178, 421, 4218,4213	NR15YC («Бриск», Чехия)	A17BP
УМЗ–4213	N15YC («Бриск», Чехия)	A17B
УМЗ–4213, 420	W7BC («Бош», Германия)	A17B
ЗМЗ–409	LR17YC («Бриск», Чехия)	A14ДBP

Можно ли на УАЗ-31512 поставить сиденья от тюнинговой фирмы?

Можно, если они сертифицированы в составе автомобиля УАЗ-31512 на соответствие требованиям Правила № 17 ЕЭК ООН по прочности сидений и мест их крепления, отвечают Правилу № 25 ЕЭК ООН к подголовникам и ОСТ 37.001.458-87, регламентирующему эргономические требования к сиденьям.

Ответственность за надежность и долговечность таких сидений несет тюнинговая фирма.

АВТО-ТРЕНИНГ

Продолжение. Начало на с.138.

Набранную вами сумму баллов нужно подсчитать согласно следующей таблице:

31 балл и выше. Так даже у нас не получается… Впрочем, если встреча Нового года несколько затянулась, то можно набрать и все 40…

30 баллов. Великолепно. И вы говорите, что не подглядывали?

27–29 баллов. Очень хорошо. Нам с вами по пути.

22–26 баллов. Неплохо. Вам с нами по пути.

17–21 балл. Нормально. И не сетуйте, пожалуйста, на «дурацкие» вопросы.

14–16 баллов. Неважно. Сегодня не ваш день.

8–13 баллов. Плохо. Учите матчасть.

0–7 баллов. Похоже, что за вас отвечала ваша «половина»…



«СТОИМОСТЬ» ОТВЕТОВ

	А	Б	В	Г
1	0	2	0	0
2	0	0	0	2
3	0	0	2	0
4	0	2	0	0
5	2	0	1	0
6	0	0	2	1
7	2	0	0	0
8	0	2	0	0
9	0	0	0	2
10	0	0	1	2
11	0	2	0	0
12	0	1	0	2
13	0	2	0	0
14	0	0	0	2
15	1	0	0	2

КРАТКИЕ КОММЕНТАРИИ

С вопросом № 1 все ясно – кососимметричный протектор мы придумали сами. № 2 содержал маленький подвох – танк «Клим Ворошилов», конечно же, тяжелее всех, но у него и площадь гусениц будь здоров… Поэтому его давление на грунт составляет примерно 0,77 кгс/см^2 – вдвое меньше, чем у легковушки, и на порядок ниже, чем у КамАЗа. Вопрос № 3, напротив, рассчитан на чистое знание – изобретателя звали Данлоп, а «Кин-Дза-Дза» тут ни при чем. Система, упомянутая в вопросе № 4, описана в ЗР, 2002, № 11 – помните статью про «семерку» от БМВ? А тема вопроса № 5 должна вызвать у постоянных читателей зевоту: дескать, сколько можно объяснять, что «Тосол» и антифриз – это одно и то же. Впрочем, один балл мы дадим и тем, кто готов решиться на антифриз при соблюдении дополнительных условий – за осторожность.

Вопрос № 6 подразумевает «полтора» правильных ответа. Два балла – тем, кто не хочет гонять батарею в режиме «с места в карьер» и потихоньку прогревает ее током фар. Впрочем, кто сказал, что включением света нельзя убедиться в наличии аккумулятора под капотом? Те, кто так и делает, – один балл.

Марти и Док из американской кинотрилогии путешествовали во времени на усовершенствованной «Де Лориан», поэтому правильный ответ на № 7 – «А». А ИЖ из вопроса № 8 позировал нашему журналу почти восемь лет назад… Что касается № 9, то опытный водитель мгновенно чувствует гололед по неожиданно полегчавшему рулевому колесу. Можно, конечно, все понять и по реакции на резкий поворот руля, но это – ай-яй-яй…

Сила света, упомянутая в вопросе № 10, измеряется в канделах – люменами измеряют световой поток, а люксами – освещенность. Впрочем, один балл за «свечу» предназначен тем, кто просто немножко отстал от жизни, но помнит, что английское слово cadle (кэндл) – как раз и есть свеча…

Заливая в «пятерку» А-80, поставьте более позднее зажигание – вопрос № 11 подразумевал именно это. В двенадцатом вопросе мы даем один балл тем, кто выбрал «почти правильный» ответ «Б»: СААБ и «Опель» имеют одну платформу, а «Кадиллак» – другую. № 13 скидок не дает: правильный ответ – «Опель» в Англии. То же относится к № 14 – ответ «Г» и никаких гвоздей. Что касается масляных специалистов, отвечающих на вопрос № 15, то они получают два балла за ответ «Г» и один – за «А»: он хотя и точен, но менее полон.



ОТВЕТЫ ГИБДД

НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ

Оставил на стоянке машину, а когда вернулся, обнаружил, что кто-то серьезно помял заднее крыло и заднюю дверь с левой стороны. Вызвал ГИБДД, но приехавшие сотрудники отказались оформлять происшествие, сказав, что это бессмысленно: второй участник ДТП скрылся, а свидетелей нет. Имел ли я право потребовать оформить происшествие?

В соответствии с Наставлением по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России (утверждено приказом МВД России от 20 апреля 1999 г. № 297, зарегистрировано в Минюсте России 30 апреля 1999 г., регистрационный № 1771) сотрудники ДПС, прибыв на место дорожно-транспортного происшествия, обязаны тщательно и квалифицированно разобраться в его обстоятельствах, предпринять меры к розыску скрывшихся транспортных средств и оформить материалы согласно установленному порядку. Вы имели полное право все это потребовать от сотрудников ДПС, а в случае отказа – обратиться к вышестоящему должностному лицу Госавтоинспекции.

Срок очередного техосмотра – февраль 2003 года. Однако зимой я не езжу. Можно ли пройти техосмотр позже и что для этого надо сделать?

Согласно Положению о проведении государственного технического осмотра автомототранспортных средств и прицепов к ним ГИБДД МВД России, утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880, конкретные год и месяц проведения техосмотра каждого транспортного средства в соответствии с определенной периодичностью и с учетом местных особенностей устанавливает Госавтоинспекция. Поэтому с заявлением об изменении срока техосмотра можно обратиться в ГИБДД по месту регистрации транспортного средства.

Прошел обучение по программе подготовки водителей категорий «В-С», однако в местной ГИБДД экзамены на грузовых автомобилях не принимают – надо ехать в районный центр. Имею ли я право сдать экзамен только на легковом автомобиле?

Имеете. Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях ГИБДД МВД России, утвержденной приказом МВД России от 20 июля 2000 г. № 782 (зарегистрирован в Минюсте России 11 августа 2000 г., регистрационный № 2349), предусмотрено, что кандидат в водители может сдать практический экзамен на транспортном средстве только одной из категорий. В этом случае ему на основании заявления выдадут водительское удостоверение только на право управления транспортным средством соответствующей категории.

В дороге сломался мой ВАЗ-21011, в конструкции которого не предусмотрена аварийная сигнализация. Когда автомобиль буксировали до места ремонта, меня оштрафовали за то, что я не закрепил на заднем борту знак аварийной остановки. Правомерно ли наказание, ведь конструкция знака аварийной остановки не позволяет закрепить его?

Правомерно. Согласно п. 7.3 ПДД, при отсутствии или неисправности аварийной световой сигнализации на буксируемом транспортном средстве на его задней части должен быть закреплен знак аварийной остановки. Нарушение правил пользования аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки влечет ответственность по ст. 12.20 КоАП РФ. О том, как закрепить знак, вы должны позаботиться сами.

В Ижевске на улице Тимирязева установлен знак 5.38 «Жилая зона», а чуть дальше – знак 3.24, запрещающий движение со скоростью более 40 км/ч. Так с какой скоростью можно все-таки ехать: 20 или 40 км/ч?

Согласно пункту 10.2 ПДД, в жилых зонах разрешается движение со скоростью не более 20 км/ч. Однако по решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации на отдельных участках дорог скорость может повышаться (с установкой соответствующих знаков 3.24), если дорожные условия обеспечивают безопасное движение. Согласно приложению 1 к ПДД, действие знака 3.24 распространяется от места установки до ближайшего перекрестка за ним.

Окончил автошколу и получил соответствующее свидетельство, но экзамены пока не сдавал. Могу ли я теперь управлять автомобилем отца, если он сидит рядом?

Нет, не можете. Документы, подтверждающие прохождение подготовки в автошколе, не дают права на управление транспортными средствами. В соответствии же с Правилами дорожного движения РФ водитель механического транспортного средства должен иметь при себе водительское удостоверение. Ответственность за нарушение этого требования Правил предусмотрена частью 1 статьи 12.7 КоАП РФ.

Мне 16 лет. Окончил юношескую автошколу, после чего переехал в другой район области. Теперь хочу сдать экзамены в ГИБДД, но говорят, сперва нужно получить разрешение областного начальника ГИБДД. Так ли это и допустят ли меня к экзаменам?

В соответствии с Правилами сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396, лица, прошедшие соответствующую подготовку в специализированных юношеских автошколах, допускаются к экзаменам для получения права на управление транспортными средствами категорий «В» и «С» по достижении семнадцати лет. Имейте также в виду, что при успешной сдаче экзаменов водительское удостоверение вручается только по достижении восемнадцатилетнего возраста. Разрешение же начальника областного управления ГИБДД потребуется в том случае, если экзамены будут принимать вне зарегистрированного места жительства или места пребывания в пределах данного субъекта Российской Федерации.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ



I. Трактор движется со скоростью 20 км/ч. В каком месте водитель грузового автомобиля может начать обгон?

1 – в любом

2 – непосредственно на перекрестке (1)

3 – перед предупреждающим знаком «Пешеходный переход» (2)

4 – обгон запрещен



II. Разрешен ли такой маневр при данном режиме работы светофора?

5 – да 6 – нет



III. Разрешают ли ПДД водителю такси остановиться в этом месте?

7 – да

8 – да, только для посадки и высадки пассажиров

9 – нет



IV. Знак аварийной остановки выставлен на расстоянии 30 метров. Нарушены ли Правила?

10 – да 11 – нет

V. Автобус остановился для высадки пассажиров. Нарушает ли кто-либо из водителей требования ПДД?

12 – да, оба

13 – да, водитель автомобиля

14 – да, водитель автобуса, если время остановки превышает 5 минут

15 – нет





VI. Какое транспортное средство имеет приоритет?

16 – микроавтобус

17 – легковой автомобиль



VII. Разрешен ли такой маневр при данном режиме работы светофора?

18 – да 19 – нет



VIII. Каким по счету среди всех участников движения преодолеет перекресток водитель грузового автомобиля?

20 – первым

21 – вторым

22 – третьим, после пешеходов

23 – движение запрещено

ИЛЛЮСТРАЦИИ / СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ

ОТВЕТЫ НА С. 209

КАК ПРОЕХАТЬ В ФИНЛЯНДИЮ?

Вы решили поехать за границу? Или пока лишь подумываете об этом? Тогда наш своеобразный автоконсул – для вас! Информация из компетентных источников поможет избежать неприятностей, которыми чревато незнание законов, порядков и обычаев чужой страны.

Что надо знать об особенностях движения в Суоми?

Финны ездят спокойно, не превышая дозволенную скорость (в населенных пунктах – от 30 до 50 км/ч, на шоссейных дорогах – 80, на автомагистралях – 100 зимой и 120 летом; об ограничениях всегда напомнят знаки). Это диктуется не только национальным характером, но и внушительными штрафами (за мелкие нарушения – от 40 до 115 евро).

Все нарушения ПДД в Финляндии вносят в единый компьютерный банк данных. Грубое нарушение или неоплаченный штраф могут закрыть в дальнейшем въезд не только в Финляндию, но и в другие страны Шенгенской группы. Не забывайте:

с 1 декабря по 1 марта обязательны зимние шины (шипы – дело добровольное). Глубина рисунка протектора должна быть не менее 3 мм (у летних покрышек – не менее 1,6 мм);

светопроницаемость тонированного ветрового стекла должна составлять не менее 75%, а боковых передних – не менее 70% (известны случаи, когда автотуристам приходилось удалять тонировку);

фары (ближний свет) должны быть во время движения включены всегда и везде;

на пешеходных переходах необходимо уступать дорогу не только пешеходам, но и велосипедистам;

на перекрестках с круговым движением преимущество имеет тот, кто уже едет по кругу.

Не берите с собой антирадар – он под строгим запретом!

Говорить по мобильному телефону не возбраняется – «при условии, что водитель при этом сохраняет достаточную внимательность».

Частые гости на финских дорогах – дикие животные (лоси, олени, волки и т. п.), поэтому надо быть предельно осторожным, особенно в темное время суток, в зоне действия соответствующих предупредительных знаков.

Где и с чем въезжать в Финляндию?

В 2001 году российско-финскую границу 1300 тысяч раз пересекали легковые автомобили, 287 тысяч – грузовые, около 18 тысяч – автобусы; в «душах» это составило 2900 тысяч граждан. В 2002 году открылись два новых международных пункта пропуска: «Светогорск» в Ленинградской области (1300 машин в сутки) и «Салла» в Мурманской на дороге Кандалакша – Куолаярви (200 машин).

Если вы заранее не приобрели «зеленую карту», страхующую гражданскую ответственность водителя транспортного средства, это необходимо сделать при пересечении границы. Стоимость green card – от 20 евро.

Ввезти без пошлины разрешается до 10 л бензина или дизтоплива в канистре и, в расчете на одного человека, до 200 сигарет, 1 л крепких (свыше 22%) алкогольных напитков или 2 л напитков крепостью от 12 до 22% + 2 л некрепких (до 12%) вин +15 л пива. Спиртное в Финляндии очень дорогое, поэтому большинство наших граждан пользуются такой возможностью. Крепкие алкогольные напитки можно ввозить начиная с 20-летнего возраста, остальные – с 18-летнего, табачные изделия – с 16 лет.

Финские пограничники могут спросить о цели поездки. Бывалые советуют не испытывать их чувство юмора чем-нибудь вроде «изучения особенностей национальной охоты», а отвечать стандартно: «туризм» или «шопинг».

Когда отправляться за покупками?

Магазины работают в будни с 9 до 18 часов, а по субботам – до 14. Универмаги и продмаги – до 21 часа (по субботам – до 18 часов). В праздничные и воскресные дни магазины, как правило, закрыты. Зимняя распродажа начинается после Рождества, 27 декабря, и длится месяц. Летняя – после Иванова дня (21 июня). Магазин с распродажей товаров вывешивает надпись ALE. С 1 июля 2002 года денежная единица Финляндии – евро. В обменниках берут доллары и даже рубли, но по очень невыгодному курсу.

Какие телефоны полезно записать?

Аварийный номер (полиция, «скорая помощь», пожарная служба) – 112.

Справочная служба (телефоны и адреса) – 118.

Посольство России: 358 (код Финляндии) + 9 (код Хельсинки) + 661-877 (круглосуточно).

Консульский отдел: 358 + 9 + 661-448 или 449.

Где оформить визу?

Документы оформляют в визовом отделе посольства Финляндии (Москва, Кропоткинский пер., 15/17; тел. (095) 247-31-25, факс 247-33-01). Жителей Санкт-Петербурга, Ленинградской, Архангельской, Псковской и Новгородской областей обслуживает генеральное консульство Финляндии в Санкт-Петербурге (пр. Чернышевского, 17; тел. (812) 272-87-47), а жителей Мурманска и Республики Карелии – его отделения в Мурманске и Петрозаводске. Дети до 16 лет вписываются в визу родителей. К заявлению-анкете (в двух экземплярах с двумя фото) прилагаются оригинал приглашения или подтверждение гостиничной брони, а также медицинская страховка. Срок рассмотрения заявления – пять рабочих дней. Консульский сбор за визу сроком до 30 суток – 25 евро, за транзитную – 10 евро. Сбор оплачивается в банке в российских рублях по курсу на день платежа.

БЛАГОДАРИМ ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННУЮ ИНФОРМАЦИЮ ДЕПАРТАМЕНТ КОНСУЛЬСКОЙ СЛУЖБЫ МИД РОССИИ.



ПЕРВОЕ ДЕЛО: РАССЛЕДУЕМ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА УГОНА МАШИНЫ И ДОБИВАЕМСЯ КОМПЕНСАЦИИ ЕЕ СТОИМОСТИ. ОБЪЯВЛЯЕМ В РОЗЫСК ЗАДНИЕ КОЛОДКИ «ОКИ» И ПРЕДУПРЕЖДАЕМ О НЕДОБРОСОВЕСТНЫХ СТРАХОВЩИКАХ.

ДЕЛО О ЗОЛОТИСТОЙ «ДЕСЯТКЕ»

«ОТВЕТСТВЕННОСТИ НЕ НЕСЕМ» – ЭТО НЕ АРГУМЕНТ!

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОЛГИН, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ЮРИДИЧЕСКОЙ ФИРМЫ «ПРАВОЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ»

С председателем договаривался отец: он был членом кооператива, и его старенькая машина стояла в этом гараже с незапамятных, еще советских времен. И вот сын с женой купили новую золотистую «десятку». Оставлять машину на улице? Батя взял бутылку и пошел поговорить с председателем «по душам». Довольно быстро оформленная на невестку Александру «десятка» переехала под крышу отдельного бокса, вытеснив старый «Москвич», а заявление об этом было чин по чину подписано председателем.

Два года молодые автовладельцы спали спокойно – их золотистая красавица была под надежной охраной: у кооператива действовал договор с охранной фирмой, и Александра с мужем, как и все остальные, исправно платили деньги.



Кадр из фильма «Берегись автомобиля».

...Это был шок. Придя утром за машиной, хозяева обнаружили взломанные замки и пустой бокс. Угнали! Со стоянки, из-под носа охранников! Те растерянно разводили руками, что-то мямлили в свое оправдание, сочувствуя, охали-ахали.

Сочувствие тут же сменилось негодованием, когда речь зашла о возмещении ущерба. «А я знать не знаю, кто ты такая! Ты не член кооператива, машина твоя посторонняя, и мы ничего тебе не должны! – отрезал председатель кооператива, когда Александра заикнулась о компенсации стоимости угнанной «десятки». – И вообще, все, кто здесь машины держит, обязаны их застраховать, вот, читай устав кооператива. Так что ты сама во всем виновата: страховки ведь у тебя нет!»

Что было делать? Действительно, страховка у Александры закончилась буквально за несколько дней до угона, а членом кооператива она не была – и в этом председатель был прав. К тому же он все время нажимал на то, что кооператив – это не коммерческая организация, услуг по охране не оказывает: «Мы просто товарищество, в которое объединились автовладельцы, чтобы построить гаражи. И здесь никто ни перед кем обязательств не имеет и материальной ответственности не несет».

Александра и ее муж опешили: выходит, ни гараж, ни охрана не спасли их автомобиль от угона и даже его потерю возместить невозможно! Они решили подать в суд на охранников, хотя надежда получить с них компенсацию была призрачной. С этим почти отчаявшиеся молодые супруги и пришли к юристу. И, рассказав о своей беде, стали удивляться, слушая его рекомендации.

Никаких охранников! Ответчиком должен быть только кооператив. Ведь с охранной фирмой Александра никакого договора не заключала, горе-сторожей нанимает кооператив. Вот перед последним они и должны нести ответственность, если он сочтет нужным предъявить претензии. А то, что пострадавшая не состоит в кооперативе – не играет никакой роли. Потому что правоотношения между ними – это отношения между потребителем, приобретающим услуги по хранению автомобиля, и исполнителем, их предоставляющим. Исполнителем может быть любая организация, независимо от ее организационно-правовой формы. Главное, чтобы она оказывала услуги «на основании возмездного договора», как говорит Закон «О защите прав потребителей». А если попросту – за деньги.

– Ой, а у нас нет никакого договора! – испугалась Александра.

– А те деньги, что вы платили ежемесячно? Квитанции об оплате и есть документ, заменяющий письменный договор о хранении транспортных средств, – успокоил юрист.

– Но вдруг председатель скажет, что мы платим за что-то другое?

– За что же? Ведь в уставе кооператива написано, что его цель – удовлетворить потребность граждан в местах хранения автомобиля, а это услуга. Что она бесплатная, а деньги платят за что-то другое, не написано. В статье же 38 Закона «О защите прав потребителей» говорится, что правила бытового обслуживания (оказания услуг) утверждаются Правительством РФ и вот – «Правила оказания услуг автостоянок», утвержденные 17.11.2001 г. постановлением Правительства РФ № 795. В них черным по белому написано, что стоянка обязана обеспечивать сохранность транспортных средств, а в случае хищения автомобиля возместить потребителю убытки в полном размере.

Разговор с юристом обнадежил, и Александра подала в суд на кооператив. Формулировка иска была такая: «Расторгнуть договор оказания услуг по хранению автомобиля на стоянке и возместить все причиненные убытки». Логично: по Закону «О защите прав потребителей» она вправе потребовать расторжения договора и полного возмешения убытков, причиненных оказанием некачественных услуг. А угон – это существенный недостаток услуги по хранению автомобиля, хотя бы потому, что устранить его невозможно.

Дело шло со скрипом. Ответчики явно не горели желанием раскошеливаться и старались затянуть процесс. Как и предвидели представители истца, кооператив заявил: машина была не застрахована, это нарушение устава. Претензию удалось отбить без малейшего труда. Все в тех же «Правилах оказания услуг» не предусмотрена обязанность автовладельцев страховать свои машины. А Закон «О защите прав потребителей» (ст. 16 п. 2) запрещает навязывание платных услуг или, говоря юридическим языком, обуславливать приобретение одних возмездных услуг обязательным приобретением других возмездных услуг. К тому же устав кооператива, в буквальном смысле – не закон. Поэтому и не может устанавливать собственные правила, противоречащие нормативным актам федерального уровня. И, наконец: Александра – не член кооператива и не обязана подчиняться его уставу.

Сложнее оказалось с суммой возмещения ущерба. Как рассчитывать стоимость автомобиля, если его угнали? Тут у ответчика – простор для препирательств. Ведь можно без конца придираться к заявленной истцом сумме. А значит, откладывать и откладывать рассмотрение дела. Но наши юристы заранее обращаться в оценочную фирму не стали (кооператив мог заявить, что оценщики – не эксперты, уголовной ответственности за дачу заведомо ложного заключения не несут). Вместо этого Александра заявила ходатайство о назначении судом экспертизы. Просьбу удовлетворили, заключение было сделано. Оно и стало доказательством стоимости автомобиля, то есть размера убытков, причиненных истцу.

Представители кооператива, оставшись без аргументов, начали «терять» повестки, «болеть» и искать другие способы оттянуть решение суда. На этом Александра с мужем потеряли несколько месяцев. Но в конце концов, решение было принято: иск удовлетворить, взыскать с кооператива стоимость угнанного автомобиля и судебных расходов.

Деньги Александра и ее муж получили. А теперь юристы ждут посещения представителей кооператива. Ведь им понадобится квалифицированная помощь в деле против охранной фирмы, проворонившей золотистую «десятку»... ЗР

НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

В связи с вышеизложенным любопытно будет ознакомиться с криминальной статистикой. За 10 месяцев 2002 года в Москве угнано 8975 автомобилей. К сожалению, в наступившем году, следуя невеселой тенденции, число их, скорее всего, возрастет: ведь с января по октябрь 2001-го у москвичей увели «всего» 5935 машин.

Вопреки сложившемуся мнению, «самары» и «жигули» привлекают угонщиков ничуть не меньше, чем «тойоты» и «ауди». Среди машин, лишившихся хозяев, примерно 65% – отечественные, 35% – иномарки. Все мы ходим под богом... Однако степень его внимания к владельцам тех или иных машин разная.

Особенно нравятся криминальным элементам ВАЗ-21099...



Больше других должны бояться за свои автомобили хозяева переднеприводных ВАЗов. Вот так, в порядке предпочтительности для угонщиков, выглядит рейтинг самых угоняемых отечественных машин:

1. ВАЗ-21099
2. ВАЗ-2110
3. ВАЗ-21093
4. ВАЗ-2115
5. ВАЗ-2106
6. ВАЗ-2107
7. ГАЗ-3102
8. ВАЗ-21083
9. ВАЗ-21053
10. ВАЗ-21213

Великолепная (особенно на взгляд воров) семерка иномарок такова:

1. «Ауди-А6»
2. «Тойота-Ленд Крузер»
3. «Фольксваген-Пассат»
4. БМВ-Х5
5. «Мерседес-Бенц G»
6. «Мерседес-Бенц ML»
7. БМВ 5-й серии

Приведенные данные надо обязательно соотносить с объемами выпуска машин. Например, «шестерок» за 26 лет выпущено столько, что далеко не самая престижная машина заняла пятое место. С другой стороны, относительно молодая «десятка» уже на втором месте и через год-другой рискует занять первое!



...а из иномарок – «Ауди-А6».

Думайте, уважаемые покупатели престижных машин! Выложив приличную сумму в автосалоне, не забудьте разориться на страховку и средства защиты от угона, соответствующие вашим представлениям о ценности четырехколесного друга...

ДАННЫЕ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ ПОРТАЛОМ УГНАЛИ.РУ (www.ugnali.ru)

БУДЕМ ЖИТЬ?

С «ЛЕВЫМИ» ТОРМОЗАМИ НАРОДНОГО АВТОМОБИЛЯ



ТЕКСТ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

«Я чудом осталась жива!» – голос читательницы дрожал от волнения. На очередном светофоре ее любимая «Ока» ответила на команду хозяйки лишь вялым торможением... Педаль ушла далеко вперед, а за машиной протянулся мокрый след тормозной жидкости.

ДЛЯ «ОКИ» КОЛОДОК НЕТ!

Оказывается, накладки обеих тормозных колодок в заднем колесе отклеились, один из поршней вышел из цилиндра... Вообще-то, даже при износе накладок «в ноль» такого не должно быть, но это если геометрия колодок соответствует заводским чертежам. И отклеиваться они не имели никакого права... если технология и состав клея соответствуют конструкторской документации.

Расследование происшествия привело нас в специализированный магазин запчастей для «Оки». Колодки – и передние, и задние! – здесь в изобилии и, что приятно, по вполне доступной цене. Вот только если первые упакованы в фирменные коробочки с логотипами ТИИР и «Дафми», то вторые лежат навалом и один вид их внушает серьезные подозрения. Потеки клея, перекошенный металлический каркас, вместо дуги окружности некая свободная ломаная кривая. Притом двух одинаковых найти не удалось! Штамп ТИИР на фрикционной накладке похож на фирменный, но, как говорится, к самим накладкам претензий не было.

Один, другой магазин, Южный порт – всюду одно и то же, вернее, разное по форме и цвету (крашеное или оцинкованное), но одинаковое по существу. И без измерительного инструмента видно вольное отношение изготовителя к чертежам. Есть на витринах, правда, и очень симпатичные задние колодки, но только... в составе тормозного механизма (с цилиндром, щитом и прочими деталями). Их заводское происхождение сомнений не вызвало, и потому наш первый звонок на КамАЗ. «Мы получаем накладки из Ярославля с ТИИРа, затем сами изготавливаем каркас и склеиваем колодки воедино. Да, 5% колодок поставляются в запчасти в составе узлов». Звоним поближе, в Серпухов. Результат тот же: «Клеим сами, но только для конвейера». Обоим заводам задние колодки в сборе по приемлемой цене и качеству никто пока не предложил.

250 ШТУК И 300 ТЫСЯЧ

Может быть, их делает сам ТИИР? И правда, на сайте фирмы эта позиция присутствует, как поставляемая в запчасти. Пытаясь выяснить, чем настоящие колодки отличаются внешне, звоним в Ярославль и узнаем, что делают их на маленьком участке по... 250 комплектов в месяц! Это – на почти 300 тысяч колесящих по дорогам страны машин. Неудивительно, что найти фирменные колодки в продаже все равно что выиграть у наперсточника. Никто другой из признанных тормозных дел мастеров ни накладок, ни колодок для «Оки» не производит.

Мы нашли официального дилера ТИИРа в Москве – ЗАО «Авто-Прогноз». На складе оставалось что-то около десятка комплектов, так что база для сравнения с «леваком» получилась. Вот только стоит «фирма» по 60, а не по 25 рублей за штуку... Не слишком дорого, если подумать о цене надежных тормозов в широком смысле, да еще глядя на наше фото. Что касается сбивающих цену самодельщиков, то вопросы о наличии у них термостойкого клея, сушильных термошкафов, шаблонов, оправок (да хотя бы технологических карт и ОТК) остались открытыми.

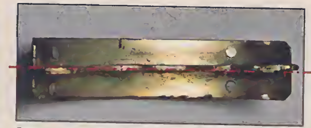
Косвенным ответом могут служить сигналы о том, что колодки в тормозах задних колес «Оки» частенько расслаиваются. Хорошо, если водитель вовремя обратит внимание на разогревающееся колесо, ухудшившийся выбег или на подозрительный шум при торможении. Ведь если не принять срочных мер, вскоре либо жидкость закипит, либо накладка окончательно освободится и пойдет искать себе новое место в тормозном механизме. От того, где именно она его найдет, будет зависеть судьба всего автомобиля и водителя – этакая русская рулетка.

Но... какие меры нужно принимать? Покупать ради двух колодок весь тормозной щит за 400 рублей? Ставить нечто самодельное и, значит, прокрутив барабан, вновь нажимать на спусковой крючок револьвера, приставленного не только к своему виску?

Надеемся, ваша «Ока» доживет до того светлого дня, когда в нашей ры-



Редкая тииpовская продукция имеет фирменные наклейки на каркасе и на рабочей поверхности накладки.



Эту колодку проклепывали зря – ребро, приваренное по диагонали, вызвало перекос в тормозном механизме.

ночной экономике появятся элементы планирования и выпуск любого автомобиля будет сопровождаться производством любых запчастей в необходимом и достаточном количестве с заводским (хотя бы!) уровнем качества.

ПО ЗАВЕТАМ ПРЕДКОВ

Хозяин «Оки» – человек небогатый. Однако он покупал машину, чтобы ездить. И когда придет пора, он отправится покупать не тормозной механизм в сборе, а именно задние колодки – самопальные, какие же еще! Увы, мы не в силах отговорить его… Поэтому мы всего лишь напоминаем про технологию прошлого века, но никак не советуем использовать «левак»!

При покупке задних колодок обратите внимание на симметричность расположения накладок и особо – на симметричность крепления стального ребра. Если оно приварено «по диагонали», колодку неизбежно перекосит и она постоянно будет тереться о барабан. Возвратным пружинам не удастся вернуть косые колодки на место после торможения. А еще – постарайтесь выбрать наиболее близкий по форме к дуге окружности экземпляр.

Дома вспомните славные 60-е годы прошлого века и, вооружившись дрелью, алюминиевыми заклепками и молотком, приклепайте накладки к стальной пластине в четырех точках ближе к краям. Не забудьте раззенковать отверстия и утопить конические головки заклепок в глубь накладок хотя бы на половину их толщины. С ними любому клею будет легче выстоять в борьбе с нагрузками и температурой. (Впрочем, кривые колодки клепать бессмысленно!)

После установки новых колодок обязательно проверьте, растормаживается ли колесо полностью после двух-трех энергичных нажатий на педаль при включенном двигателе (чтобы работал усилитель). Если поршень сам по себе ходит в цилиндре легко, но для освобождения колеса по нему приходится стучать молотком – меняйте деталь! И так несколько раз...

…Пока автопром не вспомнит о своих обязанностях и не обеспечит вашу малышку нормальными запчастями. ЗР



СТРАХОВКА С УМЫСЛОМ

ВМЕСТО ДЕНЕГ – ОТКАЗ

ТЕКСТ / АНДРЕЙ БОЙКО

ИНИЦИАТИВА НАКАЗУЕМА...

Обязательное страхование гражданской ответственности не за горами. Скорее бы! В случае аварии не будешь ломать голову, как возместить ущерб. Не будем, однако, забывать, что с июля следующего года обязательным будет только страхование гражданской ответственности, а страховой случай может наступить и раньше, особенно если иметь в виду печально известные в наши дни случаи «подстав». Наш читатель Константин посчитал, что не будет ждать июля и решил застраховать автомобиль заранее. Вот только какую страховую компанию выбрать? Конечно, предпочтительнее фирма с большими капиталами. Но поди знай: с толку может сбить громкая реклама не вполне добросовестной компании. Страховщиков, желающих получить наши денежки и по возможности избежать выплат по страховым случаям, сегодня предостаточно.

Именно реклама на одной крупной радиостанции и подтолкнула Константина сделать свой выбор.

И надо же такому случиться: он, водитель, которому опыта не занимать (десять лет московских пробок – не шутка!), в аварию таки попал: нарушил Правила – и поплатился. ДТП самое заурядное – таких тысячи. В одном, правда, не очень повезло – стоимость ремонта разбитой им иномарки немного превысила пятнадцать тысяч долларов! Машина редкая, спортивная, поэтому и ремонт недешев. Но волноваться не стоило: лимит страховки превышал злополучную сумму. К тому же по риску «ущерб» страховая компания должна была и его машину отремонтировать. ДТП оформили. В страховую компанию об аварии сообщили. Казалось, дело за малым – уладить все формальности и недельку подождать выплат.

НЕ ТУТ ТО БЫЛО...

Де-юре все просто: оформил документы, сдал в страховую компанию и дождался выплаты – для этого страховщики и существуют. На деле оказалось все не так. Компания должна была выплачивать страховку в двадцать с лишним тысяч долларов. А не лучше ли найти способ проигнорировать клиента? – решили там, и, видимо, не в первый раз. Вскоре Константин вместо денег получил уведомление об отказе в выплате. И повод придумали: «усмотрели» в его действиях... умысел. Специально он, значит, в потоке транспорта «Мицубиси» высмотрел и разбил, желая обогатиться. Возражения ни к чему не привели, страховщики стояли, что называется, насмерть.

Константин привык отвечать за свои слова и дела, а потому сам урегулировал отношения с владельцем и оплатил стоимость ремонта. Хозяин «Мицубиси» написал отказ от требования страхового возмещения в его пользу. Это было вовсе не обязательно – законом такое не предусмотрено. Но кто осудит благородство? Константин, естественно, надеялся возместить затраты и, прибегнув к помощи юристов, обратился в суд. Уже в ходе судебного разбирательства выяснилось еще одно удивительное обстоятельство. У страховой компании не оказалось денег! Как ни искали судебные приставы, как ни проверяли счета компании в разных банках, денег не нашли. Лишь в одном маленьком провинциальном «завалялась» необходимая сумма.

Судебный процесс еще не окончен, но закон на стороне пострадавшего: умысла в его действиях нет и доказать обратное страховая компания не в состоянии. Деньги он свои получит – это вопрос времени. Однако попав в такую историю, поневоле задумаешься: где и как покупать страховку? А что ждет нас с приходом обязательного страхования? Отнесутся ли ответственно и добросовестно к своим обязанностям страховщики? И как государство намеревается контролировать их взаимоотношения с гражданами? Нельзя же допустить, чтобы обязательное страхование гражданской ответственности стало еще одним законным способом отъема денег у населения. Впрочем, поживем, увидим. ЗР

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Доверяете ли вы отечественным страховым компаниям?





НА НИЖНЕМ ЭТАЖЕ КЛУБА – НАШ ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВАЗ-2111 И «ОКИ», А ТАКЖЕ СБОРНАЯ КОМАНДА ФИАТОВ, КОТОРУЮ ОЦЕНИВАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ СЕРВИСА И ВЛАДЕЛЬЦЫ.

ТРУДЯГА «СИЛЬВЕР»

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ МИШИН

МОДЕЛЬ /	ВАЗ-2111
ИЗГОТОВИТЕЛЬ /	АВТОВАЗ
ГОД ВЫПУСКА /	2001
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» /	С ИЮЛЯ 2001
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА /	45 ТЫС. КМ
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ /	ЗР, 2002, № 7



Пройдя почти треть жизненного пути (завод отмерил моделям «десятого» семейства 150 тыс. км), автомобиль получил, наконец, имя собственное. За серебристый окрас его нарекли «Сильвером». Мужское начало в имени присутствует неспроста. Большую часть времени универсал занят тяжелой тестовой работой. Главным образом, сравнительными испытаниями шин. Режимы здесь запредельные: многократные разгоны, резкие торможения, маневры на грани срыва... Но это не все. Автомобиль более 150 раз поднимали на домкрате, чтобы заменить столько же комплектов колес! На эти сумасшедшие нагрузки «Сильвер», конечно, не рассчитан. Но вынес их достойно. Пришлось поменять только ступицы колес из-за износа резьбы (две – вынужденно, две – профилактически, для безопасности) да загудевший после 40 тысяч ступичный подшипник.



Бензин, как и положено, «95-й».

Учитывая жесткие условия эксплуатации (сейчас автомобиль обкатывает очередную партию зимних шин), «корм» для него подбирали серьезный. Как по качеству, так и по цене. С самого «детства» двигатель заправляем полусинтетическим «Кастрол Лайтек 10W-40», а коробку передач – «Аджип Ротра FE 75W-80 GL-4». В сервисной книжке этих продуктов нет. Там только то, что испытано в собственной лаборатории ВАЗа. Но протестировать все выпускаемые в мире масла не под силу даже автогиганту. Как быть с непроверенными? Ведь таких подавляющее большинство. Думаем, дело не в имени производителя. Важно, чтобы группа качества соответствовала рекомендациям, а само масло было подлинным. Исходя из этого, «Кастрол» ничуть не хуже «ЛУКОЙЛа». Индекс же вязкости выбрали по условиям эксплуатации.

Бензин, как и положено, «95-й». Расход летом в городе плавает возле цифры 8, на трассе укладываемся в семь. Можно бы и поменьше, но динамичный автомобиль возбуждает желание «притопить». Подобный стиль повышает плату за проезд.

Обслуживаем «Сильвер», как и положено, нечасто – раз в 15 тыс. км. Объем работ сравнительно невелик. Но ведь чем меньше, тем лучше. Половина дела – правильно выбранные запчасти. Например, свечи зажигания. Обычные стоит заменять через 15–20 тыс. км. К этому времени подгорает боковой электрод, а загрязненная поверхность теплового конуса начинает пропускать высоковольтные разряды. Тридцать тысяч назад мы поставили изделия нового поколения: «Чемпион EON 6». Чуда, которое порой обещают продавцы, естественно, не случилось – «Сильвер» не озверел. Зато двигатель по сей день работает, как часы. Никакой регулировки не требуется. Зазор между электродами вырос только в одной свече и лишь на 0,05 мм. О пробоях нет и речи. Поглядим, что будет дальше – ведь истрачена всего половина от обещанного ресурса.

Передние тормозные колодки ТИИР-240, поставленные на заводе, отходили, представьте, 30 тысяч. Думаем, выдающийся показатель – следствие изменения заводской регулировки «колдуна». Методом проб и ошибок регулятор тормозных сил настроили так, чтобы задние колеса «брали» позже передних, но все четыре – на «юз».

Сейчас по совету коллег-испытателей спереди трудятся «Феродо-Премьер». Они, на наш взгляд, менее информативны. То есть усилие, прилагаемое к педали, не очень хорошо согласуется

Ремонт в полевых условиях.



с нарастанием эффективности торможения. Зато обещано, что служить будут еще дольше. Хорошо бы не за счет тормозных дисков: те куда дороже, да и менять их не так-то просто.

Среди внеплановых работ преобладают «бытовые» мелочи. Явно преждевременно потекли сальники в коробке передач – левого привода и управляющего штока.

Лопнула трубка омывателя задней двери. Как оказалось, сама по себе вода из нее не стекает, а с первыми заморозками превращается в лед. Два-три раза открыл пятую дверь – задубевшая трубка переломилась. Срастить концы решили через металлический переходник, а в бачок впредь заливать исключительно «незамерзайку».

Продолжают чудить подкрылки (еще говорят «локеры») питерского производства. Передние не подошли сразу (см. предыдущую публикацию). Задние благополучно пережили зиму, как вдруг… Во время одной из поездок подкрылок заскрежетал по колесу. Осматривая место происшествия, в пластмассе обнаружили внушительную дыру, через которую сыпалась засохшая грязь.

Выяснилось, что несколькими днями раньше, когда пришлось преодолеть размытую грунтовку, глина каким-то образом проникла за подкрылок и налипла на арку. Со временем она высохла и отклеилась. Локер ее веса не выдержал, прогнулся и лег на покрышку. А так как он чуть толще бумажного листа, то моментально протерся насквозь. Рану зачистили, обезжирили и заклеили полосками широкой изоленты. Но через пару тысяч история повторилась. Кардинально решить вопрос удалось, только аннулировав злополучный аксессуар.

Серьезная неисправность вылезла лишь однажды. Отверстие верхней опорной чашки одного из задних амортизаторов «раздалось» настолько, что шток вылез в багажник. Случилось это вдали от дома, поэтому перебирать стойку и усиливать крепление пришлось в полевых условиях. Осмотрев вышедшую из строя деталь, заводские специалисты пришли к заключению, что всему виной незатянутая гайка крепления стойки. Но мы думаем иначе. Узел просто не выдержал тех нагрузок, что испытывает автомобиль в наших тестах. Сами виноваты… Ну, а «Сильвер», он не жалуется. Настоящий мужик! ЗР

НЮАНСЫ «АВТОМАТА»

ТЕКСТ / ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Наша «Ока» – это, как указано в руководстве по обслуживанию, автомобиль «для здоровых водителей и инвалидов с двумя руками и одной здоровой ногой». Для годных к строевой службе здесь сохранена педаль сцепления.



МОДЕЛЬ /	ВАЗ-11113
ИЗГОТОВИТЕЛЬ /	СеАЗ
ГОД ВЫПУСКА /	2002
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» /	С АПРЕЛЯ 2002
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА /	11 ТЫС. КМ
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ /	ЗР, 2002, № 8

Оказалось, что ею лучше пользоваться только в случаях, когда это действительно необходимо. Например, если ситуация вынуждает трогаться в путь с непрогретым двигателем, работающим на повышенных оборотах (если они выше 900 об/мин, включение электровакуумного привода – ЭПС обернется рывками в сцеплении). В противном случае может сломаться небольшой тросик, передающий усилие от привода к дискам сцепления. Так, кстати, у нас и произошло при пробеге всего 4 тыс. км.

Естественно, электронику отключили (благо, клавиша прямо перед глазами – см. фото), и «Ока» ездила как обычная, пока снова не попала в Серпухов. На заводе заменили оборванный тросик, а заодно блок управления системой. С новым, модернизированным алгоритмом работа ЭПС стала четче, хотя замечания имеются.

Вот пример. На машинах, подобных нашей, рычаг переключения передач оснащен специальной рукояткой, которая позволяет выключать сцепление автономно. Однако чувствительная рукоятка запросто выключает сцепление и при случайном касании ее бедром, а это приводит к неприятным рывкам.

Проблемы возникают также при нестабильных оборотах холостого хода. Порой они поднимаются выше пограничных 900 об/мин, при которых начинает работать ЭПС, и он включает сцепление. Но педаль газа не нажата, и мотор необходимой для езды мощности на колеса передать не может, поэтому происходит рывок – и обороты падают. Затем снова повышаются… Раз за разом машина дергается, а многократные включения-выключения могут ускорить износ сцепления.

Нажатая клавиша – управление ЭПС.



Карбюратор регулировали не раз, но стабильность холостого хода оставляет желать лучшего.

Время разгона с места до 100 км/ч с ЭПС на 5,4–6,3 с больше, чем при пользовании традиционной педалью. Эти цифры, если решились на обгон, не стоит сбрасывать со счетов. «Ока» с включенным ЭПС требует дополнительной осмотрительности.

По всем другим статьям мотор – молодец. Работает безотказно, без каких-либо нареканий. Средний (за все время эксплуатации) расход бензина по Москве – около 4,9 л/100 км. Учтите: машинка-то большей частью не по загородным «хайвеям» ездит, а по городу со всеми его пробками и другими препятствиями. Для этих условий расход более чем умеренный.

Потери масла на угар невелики, но все же между первым и вторым ТО дважды доливали по 150 см³ масла (полусинтетику «Квалитет Сириус» 15W40 SJ). Видимо, в потоке транспорта «Оке» держаться труднее, а езда на форсированных режимах сказывается на расходе масла.

Что касается трансмиссии, то здесь все пока в безукоризненном состоянии.

Общее впечатление – удобный и простой в управлении автомобиль, хотя и не без недостатков. Скажем, удивляет «доисторическая» конструкция тормозов задних колес, до сих пор не имеющих автоматического регулирования зазоров. Огорчают «невнятные» зеркала (и обзор мал, и загрязняются на мокрой дороге моментально).

Впрочем, автомобиль постепенно модернизируется. Поговаривают, что к 2003 году появится «Ока» с распределенным впрыском. Возможно, это избавит машину от капризов мотора и сделает стабильнее работу ЭПС. ЗР


«ФИАТ-Пунто».




«ФИАТ-Мареа Уикэнд».

СКРОМНОСТЬ УКРАШАЕТ

НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ПО-ИТАЛЬЯНСКИ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Немало россиян считают недорогой и экономичный ФИАТ образцом народного автомобиля. А едва заметные в современных моделях фамильные черты прародителя «Жигулей» заставляют горестно вздохнуть: «и мы могли бы...». Самые распространенные в России ФИАТы – «Пунто», «Мареа», «Браво» и «Брава» – не раз представляли на страницах журнала. Сегодня поговорим о том, как они ведут себя на наших дорогах, какие затраты ожидают владельцев. За помощью мы обратились к знатокам в дилерский техцентр «Итал моторс».

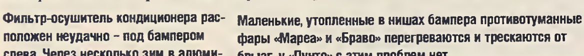
СЕРДЕЧНЫХ БОЛЕЗНЕЙ НЕТ

Двигатели ФИАТ – 1,1 л с моновпрыском и 1,2 л с распределенным впрыском на «Пунто», 1,6 и 1,8 л с распределенным впрыском на «Браво/Брава» и «Мареа» – похоже, переживут «свои» автомобили. Даже после 150 тыс. км износ цилиндро-поршневой группы минимален. Но не зная секретов долголетия, легко запороть мотор, которому еще жить да жить... Досрочные обрывы ремня ГРМ встречаются у многих иномарок. То ли его зубья «расшатывает» пуск замерзшего двигателя, то ли еще какая особенность российской эксплуатации. Так или иначе, ФИАТ – не исключение: положенные по инструкции 120 тыс. км даже оригинальные ремни выхаживают редко. А при обрыве на всех машинах, кроме «Пунто», клапаны встречаются с поршнями. Реанимация обойдется в $420–500, да прибавьте минимум столько же за новые детали. Поэтому менять ремень нужно каждые 50–60 тыс. км. При этом замените и его ролик – изношенный, он быстро испортит новый ремень.

Другая российская болезнь – плохой бензин. Порой изолятор свечей зажигания покрывается токопроводящими отложениями уже через 5–7 тыс. км. Оригинальные свечи на «Пунто» обойдутся в $32 за четыре штуки, на «Брава» и «Мареа» – $76. Впрочем, «неоригинал» работает не хуже (куда уж!). В любом случае свечи стоит менять каждые 15 тыс. км – при очередном обслуживании. Многие владельцы, сами того не подозревая, сокращают срок их службы, заправляя «95-м» бензином, в то время как все моторы без проблем переваривают АИ-92. Дело в том, что в высокооктановом топливе, как правило, больше присадок, вызывающих пробой изолятора. «Заботливость» владельцев оборачивается двойными тратами: на свечи и на дорогой бензин.

У двигателей 1,6 л желательно каждые 50 тыс. км промывать форсунки на ультразвуковом стенде. Промывка без снятия, может быть, и сработает, только вот проверить, как очистилась форсунка, не удастся. Поэтому ультразвук предпочтительнее.

Может потребоваться промывка и шаговому электродвигателю регулятора холостого хода – на любой из пере-


Фильтр-осушитель кондиционера расположен неудачно – под бампером слева. Через несколько зим в алюминиевом корпусе появятся дыры.

Маленькие, утопленные в нишах бампера противотуманные фары «Мареа» и «Браво» перегреваются и трескаются от брызг, у «Пунто» с этим проблем нет.


Сайлент-блоков передних рычагов хватает на 40–50 тыс. км.




«ФИАТ-Брава».


«ФИАТ-Мареа».


«ФИАТ-Пунто II»

численных моделей. Признак неисправности – «плавает» или пропадает холостой ход.

На «Пунто» до 1998 модельного года может окислиться начинка блока управления двигателем. Симптомы: машина перестает разгоняться, «двоит», загорается индикатор неисправности двигателя. Блоки бывают двух типов: один приходится менять ($665), другой могут восстановить специалисты «Итал моторс» – $180 с установкой и гарантией. В любом случае, однажды устранив дефект, о нем можно забыть навсегда. Впрочем, неисправность эта относительно редкая.

Дорогие нейтрализаторы и лямбда-зонды даже в России много лет работают без нареканий.

Раз в год после сезона тополиного пуха советуем очищать промежуток между радиаторами системы охлаждения двигателя и кондиционера. А заодно проверить и состояние контактов в проводах вентилятора – после нескольких зим они могут подгореть.

ВИД СНИЗУ

Если эксплуатировать ФИАТы по назначению – не штурмовать пашню, не грузить полный кузов картошки и не пускать в занос на проселке, больших хлопот подвеска не доставит. Но и особой долговечности не ждите: должен же дешевый автомобиль в чем-то уступать дорогим?

Сайлент-блоков передних рычагов «Браво» и «Мареа» в среднем хватает на 40–50 тыс. км. Рычаги обойдутся в $84. Задние рычаги на «Пунто» служат около 50 тыс. км, после чего в их опорных подшипниках появляется люфт. Конечно, можно ездить и так – не отвалятся, но все же автомобиль – не телега. У машин с задней балкой таких проблем нет. Стоек стабилизатора поперечной устойчивости («косточек») хватает на 30 тыс. км.

Основная неисправность стоек передней подвески – подклинивание опорного подшипника из-за попадания соли и грязи. Оно ощущается при повороте вывешенных колес руками. Резиновый элемент опоры весьма долговечен. Кстати, учтите, что на «Пунто» опору можно установить в двух положениях, повернув на 180°. При этом изменяется угол продольного наклона оси поворота (кастер). На машинах с гидроусилителем руля наклон стойки делают больше, на остальных – меньше.


При повороте верхней опоры на 180° меняется кастер.

Рулевые наконечники служат не менее 30 тыс. км (иногда до 100 тыс.), рейка (особенно без гидроусилителя) практически безотказна. С ГУРом возможна течь жидкости через манжеты. Чтобы продлить срок службы, меняйте потемневшую жидкость – рейка и насос дороже.

Ступичные подшипники без проблем выхаживают 80–100 тыс. км. ШРУСы очень долговечны. Но при заказе нового будьте внимательны: на различных модификациях валы немного отличаются длиной. На глаз разница почти не видна, а вот на автомобиле со временем «вылезет»: придется менять шарнир или перебирать коробку передач.

Антиблокировочная система зарекомендовала себя очень хорошо. Датчики выходят из строя только при сильных ударах. А вот штуцер прокачки заднего тормозного цилиндра может «закиснуть» – совсем как на «Жигулях». При обслуживании подвески обязательно обратите внимание, не потерялась ли резиновая заглушка заднего тормозного щита, иначе через отверстие в механизм попадет грязь. Тогда не исключено, что при пробеге 50–60 тыс. км вместе с передними тормозными дисками придется заменить и задние барабаны. Конечно, можно на них сэкономить, но ресурс новых колодок в изношенном барабане будет ощутимо меньше.

НАША СПРАВКА

«Пунто». Наиболее распространены в России модели 55 с двигателем 1,1 л (моновпрыск) и 75 с двигателем 1,2 л (распределенный впрыск) без гидроусилителя руля, АБС и кондиционера. Коробка передач – механическая пятиступенчатая. Маленькие, но вместительные и шустрые автомобильчики. Трех-четырехлетний «Пунто» стоит в Москве 3,5–5,5 тыс. долларов.

«Брава». Двигатели 1,6 и 1,8 л с распределенным впрыском. Устанавливался на них также 1,4-литровый мотор, но таких автомобилей в России почти нет (официально они не продавались). Коробка передач – механическая пятиступенчатая. Кузов – пятидверный хэтчбек. «Браво» отличается лишь трехдверным кузовом. Эти модели на рынке примерно в полтора раза дороже «Пунто».

«Мареа». Самый большой из всего семейства, фактически та же «Брава», но седан или универсал. Двигатели и коробки передач те же. Есть богатые комплектации: кондиционер, АБС, полный электропакет и т. д. Цена – примерно вдвое выше, чем у «Пунто».



Регулярно проверяйте, на месте ли заглушки тормозных щитов.

Фильтр-осушитель кондиционера, очень «удачно» расположенный слева под бампером, в соленой воде московских улиц долго не живет. Его корпус из алюминиевого сплава закреплен на стальном кронштейне. В полном соответствии с законами химии в месте их контакта в корпусе появляется сквозная дыра.

Зато оцинкованный кузов сопротивляется коррозии стойко. Даже если краска повреждена до металла, ржавчины нет. Обычно это видно на нижней части колесных арок. Поэтому не пренебрегайте установкой брызговиков, иначе «шприц» камней и грязи быстро зачистит кромки арок и пороги до металла.

ЭЛЕКТРИКА И ЭЛЕКТРОНИКА

Почти все электрические разъемы герметизированы, поэтому отказов практически нет. Пожалуй, единственное исключение – силовые контакты вентилятора системы охлаждения, о которых уже говорилось. Высоковольтная часть системы управления двигателем тоже работает без нареканий. Как обычно, компьютер не любит плохой «массы», так что за этими цепями надо следить.

Совершенно непонятная неисправность – разрушение корпуса генератора. Сейчас устанавливают усиленные генераторы ($177), отказов нет. Не выдерживает нашего бензина датчик уровня топлива. Зачистка резистора помогает ненадолго, приходится менять. Новая деталь обойдется примерно в $48, а работа по замене – от $22 (на «Пунто») до $29 (на «Браво» и «Мареа»).

Центральный замок, электростеклоподъемники, иммобилайзер работают безотказно. Кстати, защита от угона здесь – на высоте. Если владелец потерял кодовый ключ и карточку, без кропотливой и дорогостоящей замены электронных блоков автомобиль не заведут даже специалисты.

ФИАТы могут похвастаться отсутствием ложных срабатываний подушек безопасности. Но если вдруг загорелась лампочка неисправности «эйрбэга», скорее всего, отошел контакт в ступице рулевого колеса, поджимаемый пружиной. Его замена или восстановление – минутное дело. Гореть лампочка может и после отключения аккумулятора. В этом случае необходимо обнулить код ошибки на сервисной станции, иначе подушка не сработает.

Даже если эмаль облезет, оцинкованный металл не поржавеет.



ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА

*«Муж подарил «Пунто» к годовщине свадьбы. Машина сразу понравилась – все удобно и непривычно легко. Правда, после «Жигулей» пришлось заново привыкать к тормозам – даже при легком нажатии колеса блокируются. А как с таким маленьким моторчиком она выдает 150 км/ч – вообще непонятно. Да и расход бензина у меня никогда не превышает 7 л на «сотню», даже зимой. Тратиться за год почти не пришлось – только на регламентное обслуживание. Единственный недостаток – замерзают замки дверей. Ну это уж я придираюсь! **Евгения, Москва**».*

*«Мареа» – мой служебный автомобиль. «Машке» пошел третий год, но ни по внешности, ни по интерьеру этого не скажешь. Внутри множество карманчиков, полочек и держателей: для мелочи, карандаша, стаканов. На поворотах и при торможениях ничего не выскакивает, а брошенные на панель пачку сигарет или мобильник не приходится искать на полу. Регулировок сиденья хватает даже с моими 185 см. Да и рулевую колонку можно выдвинуть. Управление коробкой передач – почти идеальное, как в моей первой «копейке». Я ездил на многих автомобилях, но лучше не встречал. **Михаил, Москва**».*

МЕЛОЧИ – ДОСАДНЫЕ И ПРИЯТНЫЕ

Если в машине стали ни с того ни с сего запотевать стекла, возможно, появились трещинки в радиаторе отопителя. Обычно это случается на третьем году жизни автомобиля. Точно места течи определить непросто, но если весь радиатор немного влажный, его придется заменить ($100).

Незащищенные личинки замков задней двери на всех моделях могут окислиться, особенно если ими пользуются редко. Но проблем никаких – у замка есть тросовый привод из салона.

А вот «закисшая» ось заднего стеклоочистителя может привести к поломке всего механизма. Не стоит запускать процесс: при первых признаках заедания очистите и смажьте детали. Передние «дворники» безотказно «метут» долгие годы.

Покрашенная в черный цвет силуминовая накладка бокового зеркала через несколько зим облезает – коррозия берет свое. На новых ФИАТах эта деталь – из пластмассы. А вот пластиковый воздухозаборник под капотом впору делать из металла: уж больно легко выламываются из него гайки, если «закисла» резьба. Откручивая крепеж, нужно действовать лаской и смазкой (например, WD-40). Зато пластмасса бамперов – то, что надо. Треснутый или даже расколотый на куски бампер можно сварить, склеить и окрасить без всяких сложных технологий.

ИТОГ

Своих денег ФИАТ, безусловно, стоит. Подержанные автомобили в хорошем состоянии продают по цене новой «Самары». А затраты на их обслуживание на фирменной станции примерно сопоставимы. Конечно, крупных трат не избежать, но прежде чем расстраиваться, вспомните, сколько тысяч километров проехали, доставая кошелек лишь на бензоколонке. ЗР



К НАМ В ГОСТИ ЗАГЛЯНУЛИ ВЛАДЕЛЕЦ «НИВЫ» И ПУТЕШЕСТВЕННИК, НЕДАВНО ВЕРНУВШИЙСЯ С БЕРЕГОВ АТЛАНТИКИ. ЧЕСТВУЕМ ЧИТАТЕЛЯ, ВЫИГРАВШЕГО ИНОМАРКУ!
А ПО ОКОНЧАНИИ ТОРЖЕСТВА ПОЧИТАЕМ ПОЧТУ.

НА ГОРОДСКОЙ «НИВЕ»

170 ТЫСЯЧ НА ВАЗ-21213

ТЕКСТ / ПАВЕЛ ИШУНИН

По Москве – на «Ниве»? Да, только на ней, и особенно зимой. Проездив на вазовских вездеходах более 10 лет, смею утверждать, что этот автомобиль как нельзя лучше других подходит для столичной сутолоки.



ПОСЛЕ ПОКУПКИ

Счастье от покупки «Нивы» было недолгим. На второй тысяче километров завибрировала раздаточная коробка. При разборке обнаружили, что полностью разрушен сепаратор заднего подшипника первичного вала, на беговых дорожках других подшипников появился питтинг. Подержанная «раздатка», установленная взамен неисправной, по сей день не беспокоит.

Опыт эксплуатации предыдущей «Нивы» показал, что при морозе ниже минус 15°С машина, заправленная маслом ТАД-17, просто отказывается ехать, пока не прогреется. Поэтому на первом ТО в трансмиссию было залито синтетическое гипоидное масло 75W90.

Да, чуть не забыл! Фароочистители сделаны так, что по закону сообщающихся сосудов при первом включении фароомывателей из бачка жидкость вытекает сама тонкой струйкой. Проблему удалось решить очень просто: в водопровод врезал электроклапан от ВАЗ-2108.

ПОД КАПОТОМ

Первые 60 тыс. км в моторе плескалось масло «Шелл» из желтой канистры, потом около 20 тысяч я ездил на «Спектроле турбо универсал 10W40». После этого примерно 70 тысяч я заливал полусинтетическое масло «Маннол классик 10W40». Последние 20 тыс. км в двигатель заливаю масло «За рулем 5W40». Расход масла стабильный – 2 л/10 000 км.

Родной карбюратор я промывал в среднем через 20 тысяч, после 150-ти заменил его – и пользу ощутил сразу. Исчезли «провалы и клевки», холостые перестали «плавать». Расход бензина при езде на шинах ВлИ-10 по смешанному циклу при плюсовой температуре – не более 10 л/100 км.

Система зажигания никогда не отказывала; «родные» коммутатор болгарского производства и катушка зажигания стоят по сей день. А вот свечи зажигания приходится менять довольно часто. Во всем виновато качество бензина.

Очень досаждала постоянная работа вентилятора системы охлаждения. Решил установить электрический. Приобрел вентилятор в сборе от ГАЗ-3110 и подогнал его по месту. Датчик включения установил в патрубок, выточенный из стали по чертежу, некогда опубликованному в журнале «За рулем».

Выхлопную систему заменил после 100 тыс. км.

О ТРАНСМИССИИ

Сцепление буксовало с первых километров. Причина – течь масла из-под заднего сальника коленвала. Сальник был заменен на «гетцевский». Ведомый диск сцепления поставлен от ВАЗ-2106. До 50 тысяч о сцеплении я забыл. А потом опять обнаружил течь масла из-под манжеты. Тогда установил английский сальник, сцепление в сборе – фирмы LuK. Усилие нажима стало равномерным на всем ходе педали, включение – плавным и четким, без дерганья. Словом, почувствовал разницу.

Коробка передач без претензий отработала 150 тысяч, потом усилился шум на нейтрали. Переборка выявила изношенные подшипники вторичного вала, синхронизаторы, одну стертую вилку. Заодно пришлось в третий раз поменять сальник коленвала и сцепление в сборе. Заменил и подшипник первичного вала коробки, установленный в коленвале.

После 80 тысяч вновь появилась сильная вибрация – разрушилась упругая муфта промежуточного вала. Повторное ее разрушение произошло на 170-й тысяче. Осмотрев снятый узел, обнаружил большие люфты в

ШРУСе, поэтому решил заменить вал в сборе.

Крестовину менял лишь однажды, на переднем «кардане». При пробеге около 150 тыс. км заклинило шлицевое соединение переднего карданного вала. Пришлось поменять его в сборе. Редуктор переднего моста «завыл» к 70 тысячам. Разобрав его, я установил, что задний подшипник хвостовика изношен. Перебрал сам, заменив все подшипники. Редуктор отходил еще столько же и снова «запел». Оказалось, просто отвернулась гайка хвостовика: ее пришлось заменить на новую и отрегулировать предварительный натяг подшипников.

Подшипники ступиц, приводы передних колес здесь до сих пор родные. Сальники я менял дважды, пыльники ШРУСов – трижды (качество резины отвратительное). Деталь копеечная, а для замены надо разобрать половину передней подвески. Смазку в ступицах менял в соответствии с регламентом через 20 тыс. км. Долговечность подшипников ступиц объясняю, в том числе, использованием колесных дисков со стандартным вылетом.

ПОДВЕСКА И РУЛЕВОЕ

Заменил все опоры на итальянские, которые эксплуатируются без видимых дефектов почти 170 тысяч! Сразу, на новой машине все рулевые наконечники были прошприцованы через пресс-масленки (для них специально просверлил отверстия). Шаровые опоры заскрипели на второй тысяче километров. Смазку в шаровых опорах и рулевых наконечниках пополнял с периодичностью примерно 50 тыс. км. Поэтому вся рулевая трапеция до сих пор родная.

Рулевой механизм дал течь через сальник при пробеге 130 тыс. Раз в год я доливаю масло в картер – немного, 50–70 г. Амортизаторы отработали 130 тыс. км.

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

Нижние поршни в передних суппортах начали подклинивать после второй зимы – пришлось менять блоки цилиндров суппортов. Попытки расшевелить монтажкой, переборка с зачисткой цилиндро-поршневой пары и заменой уплотнителей и пыльников результата не дали. Вторая замена последовала на 90-й тысяче с установкой новых тормозных шлангов и дисков.

Задние колесные цилиндры отправились на помойку через 80 тыс. км вместе с колодками и «закисшим» тросом ручника. Задние колодки и цилиндры тоже итальянские, фирмы LPR. О штуцерах этих цилиндров разговор отдельный: после первой зимы при попытке отвернуть их спецключом шестигранник просто рассыпался. Фирменные узлы, в общем-то еще рабочие, уступили место более скромным – белорусского производства.

Регулятор тормозных сил («колдун») пришлось менять вместе с приводным рычагом через 90 тыс. км по причине коррозии штока и рычага. К 120 тысячам возникла вибрация педали при интенсивном торможении со скорости 60 км/ч и выше. Поиски неисправности привели к заднему барабану, где обнаружил коррозионное разрушение алюминиевого сплава в месте контакта со стальным бандажом.

ЭЛЕКТРИКА

К серьезным неисправностям отношу частичную потерю контакта в реле цепи зажигания. Этот дефект портил нервы в течение нескольких месяцев при пробеге около 100 тыс. км. Машина при движении начинала дергаться, а иной раз отказывалась трогаться с места, двигатель давал перебои, терял мощность, хотя на холостых оборотах и при прогазовках на месте работал нормально. Это натолкнуло на мысль, что энергия искры слишком мала для работы двигателя под нагрузкой: где-то в цепи появилось сопротивление. Тут-то и попалось на глаза реле под «торпедо». Попытка дотронуться до него рукой привела к ожогу.

Следующая крупная неисправность поджидала на 170-й тысяче: начал регулярно перегорать предохранитель № 10 при нажатии на педаль тормоза. Не мудрствуя лукаво, решил заменить весь провод от концевого выключателя к задним фонарям: помогло!

КУЗОВ И САЛОН

Сквозной коррозии нет благодаря регулярной обработке «Тектилом». Кузов подкрашивал ежесезонно летом, не допуская расползания коррозии.

Ветровое стекло обновил на 150-й тысяче. Причиной тому стала не только трещина, расползшаяся от удара камнем, но и общее помутнение.

Развалились к 60-й тысяче передние сиденья, точнее, каркасы их спинок. Спинки разобрал, проварил точечной сваркой и усилил гнутые рамки стяжками из полосы и косынками. Вообще, фиксация спинки плохая: через день приходится подкручивать штурвальчик, иначе к концу недели сиденье окажется разложенным.

За семь лет моя «Нива» пробежала более 170 тысяч и сегодня «готова к бою». Рекомендации по продлению жизни автомобиля простые.

Масла, технические жидкости меняйте в соответствии с регламентом, причем используйте продукты только высокого качества, от известных производителей. Расходные материалы и запасные части приобретайте тоже от известных фирм в проверенных торговых точках. Следите за лакокрасочным покрытием кузова, полируйте его хотя бы раз в год. Возобновляйте антикоррозионную защиту не реже чем раз в три года.

В заключение скажу, что много ценных советов почерпнул, читая журнал «За рулем», который наша семья выписывает в течение четырех десятилетий. Все запасные части и расходные материалы приобретаю, следуя рекомендациям журнала. Это во многом облегчает эксплуатацию автомобиля. ЗР

На щитке приборов установлены эконометр и указатель давления масла.



Радиатор охлаждает электровентилятор от «Волги».



БОЛЬШОЕ ВКУСНОЕ ПРИКЛЮЧЕНИЕ

НА «МОСКВИЧЕ» К АТЛАНТИЧЕСКОМУ ОКЕАНУ

ТЕКСТ, ФОТО / ЭРИК БАГДАСАРОВ-МИРИМАНОВ, ТБИЛИСИ

Наша семья – путешественники со стажем, в свое время объездили пол-Союза. Сейчас дочка выросла, свободного времени прибавилось и мы с женой решились на Большое Приключение – проехать всю Европу из конца в конец. Шенгенскую визу получили без проблем по приглашению знакомых, переехавших в Испанию. Транзитные визы решили запрашивать по пути.



Подготовили верный «Москвич-412» – ижевский 1973 года. Опасаясь жары, поставили шестилопастный вентилятор – в дальнейшем не было даже намека на перегрев мотора. Взяли десятилитровую канистру с бензином, инструмент, запчасти, карты, провиант, в салоне устроили спальные места.

И вот – день старта! Полдня езды от Тбилиси до Батуми, последний штраф родной ГАИ, непонятная пошлина в $10. На границе короткая анкета, оплата $15 с человека, штамп в паспорте – и мы уже в Турции. Страна – будто машина времени, пласты веков обнажены, калейдоскоп впечатлений. Трабзон: чудом уцепившийся за неприступную скалу Сумельский монастырь VI века, византийская церковь Святой Софии XIII века – триста лет спустя, уже при Османской империи, она была превращена в мечеть.

Заправились отличным бензином, выставили зажигание пораньше – мотор стал тише и, кажется, мощнее. На одном перевале, увидев «Москвич», к нам обрадованно бросилась молодая семья. Оказалось, болгары: учились в Москве, сейчас живут в Турции. Устроили нас в гостиницу, угостили, целый вечер развлекали. Делаем



большой крюк – вдыхаем атмосферу античной Трои с макетом легендарного коня и Измира, родины Гомера.

Стамбул – тысячелетие назад крупнейший и прекраснейший город Европы, центр христианского мира, столица Византийской и Османской империй, переплетение религий и культур, древности и современности. Над Босфором парит фантастический подвесной мост с километровым централь-



ным пролетом. Перебираемся по нему из Азии в Европу, проезд стоит около доллара, в часы пик бесплатно – и без того образуется пробка почти в километр. Неожиданно много светлых турчанок с глазами-вишенками, видные мужчины при галстуках, шумные базары, опрятные магазины, вкусная дешевая еда, сладости, фрукты. Колорит восточной сказки.

Посмотрели удивительные сооружения. Полуторатысячелетний собор Святой Софии Константинопольской был превращен в мечеть Айя-София и уже в наши дни стал музеем. Гигантский воздушный купол впервые в истории архитектуры поставлен на квадратное основание. Он на десять веков, вплоть до появления многогранных и круглых куполов, стал образцом для подражания. Единственная в мире Голубая мечеть с шестью минаретами. Подземная цистерна Базилики – императорский запас воды.

Разрешение на въезд в Болгарию получили прямо на границе. (Сейчас введен визовый режим – **ред.**) Небогатый народ, хорошие дороги, понятный язык. Расцветает мелкое предпринимательство, полусоветская страна энергично «капитализируется». Вкусно пообедали в дешевом придорожном ресторане. София: римляне, гунны, турки оставили неповторимые мазки на палитре древнего города. Поражают двенадцать колоколов Александро-Невской лавры – самый крупный весит почти 12 тонн.

Полувоюющая Сербия. Визу оформили минут за двадцать в посольстве в Софии. Страхи оказались напрасными – скромные, доброжелательные люди, порядок на дорогах. Городок Ниш, большой мотель у автострады:



– Сколько стоит номер?

– Стоит десять.

Вошли в комфортабельные апартаменты. Жена засомневалась – слишком дешево. И оказалась права: не «стоит десять», а «сто и десять», то есть 110 марок. Не наша «весовая категория». Переночевали в машине тут же на стоянке, все услуги и удобства мотеля – бесплатно.

В Венгрию попали тоже без лишних формальностей (сейчас также требуется виза – ред.). Остановили полицейские – фары нужно включать и днем. Гостиницы и кемпинги по-домашнему уютны и недороги. Величественный и очень доброжелательный Будапешт: римские руины, дворцы, крепости, мосты Дуная, купальни «Сечени» с плавучими шахматами – вода постоянно +32°С. Пикантная кухня, обильная недорогая еда. Съели килограммы вкуснейшего мороженого и пирожных – такого не встречали нигде.

На границе Австрии «не прошла» автостраховка – пришлось потратить на новую $120. Талон оплаты за пользование дорогами, что клеится на лобовое стекло, смогли купить только на второй день в газетном киоске; поначалу ехали в страхе перед полицией. Наконец, Вена. Не верится, что все наяву – оркестры в старинных парках, любимые мелодии, Штраус, Гайдн, Моцарт… Здесь только у Бетховена четыре дома-музея! Корона Священной Римской империи, музей истории искусств, галерея Альбертина. Отобедали, конечно же, гигантскими венскими шницелями.







Германия: Пассау – баварская Венеция, спрятанный меж гор Баден-Баден, Мюнхен, в котором замки и соборы мирно уживаются с суперсовременными предприятиями. А еще безукоризненные автострады, чистота – в любой дождь машина просто мокрая, но не грязная. Наш реликтовый автомобиль вызывает неподдельное удивление – обгоняющие буквально вываливаются из окон.



Концлагерь Дахау с надписью в железных воротах: «Труд делает свободным». Слишком здесь чисто и аккуратно, чтобы пробуждать сильные чувства.

Здесь подрабатывают много выходцев из бывшего СССР. До слез растрогали семью из Казахстана – впервые за десять лет после переезда в Германию они увидели среди роскошных «мерседесов» такой знакомый «Москвич». Воспоминания, ностальгия. Рассказывают, дети освоили язык и явно выделяются знаниями на общем уровне. Но все меньше читают – таково влияние окружения.

Великое герцогство Люксембург. Мозельская долина, Ремих – столица мозельских вин. На улицах жарится-парится-продается-поедается всякая вкуснятина. Резвятся на аттракционах дети. Добрались до столицы – дворец Герцога, развалины некогда могучей крепости, неимоверное количество мостов, Собор Богоматери с усыпальницей Великих Герцогов.

Бельгийскую границу проскочили, не заметив. Брюгге – еще одна маленькая Венеция: каналы, мосты, обвитые плющом, атмосфера средневековья. «Отметились» у Северного моря – и на юг, во Францию.

Встречные водители, опровергая мифы, мигают фарами – полиция. За поворотом – пост. Остановили, проверили только визы, обрадовались нашему французскому. Посоветовали не ночевать в машине и не оставлять вещи, даже мелкие, на сиденьях. Единственная проверка за все путешествие и ни одного штрафа!

Город-крепость Верден. Всплывает школьное: битва при Вердене. Шампань: бесконечные виноградники тщательно ухожены, украшены кустиками роз, иногда прикрыты пленкой. «Москвич» опять привлек внимание –



нас окружили крестьяне, расспрашивали, угостили пьянящим напитком богов.

Под Парижем остановились в Мо – уютный отель сети «Клима», за двоих около $45 с завтраком. В столицу мира ездили на электричке, всего минут двадцать. Так удобнее: сложновато привыкнуть к интенсивному движению в незнакомом городе, да и о парковке не приходится думать, а это главная проблема во всех городах и странах. По прогнозам «в Париже – дождь». Неправда – солнце и ни облачка. Нагулялись, насмотрелись, влюбились в Париж, в «обитель блаженных» – Елисейские поля. Бродили в стороне от толп организованных туристов. Познавали дух города в будничности улиц, лицах людей. Разок оплошали – решили выпить чаю в кафе и выложили за две чашки 52 франка (около $10)! Мошенники задешево предлагали дорогой «костюм с выставки» – не поддались, наслышаны.

В гасконском Байоне уже слышно дыхание Атлантики. Тени мушкетеров, карнавальные группы на ходулях. Фешенебельный Биарриц: серфингисты, отдыхающие, туалеты для собачек. И... океан. Завороженные, впитываем его великолепие и мощь.

Пиренеи. Жутковато, облака где-то внизу, ни машин, ни людей. У Сарагосы, не рассчитав запас бензина в баке, встали на обочине. Только достали канистру, полиция тут как тут – на трассе стоять опасно. Так они с километр толкали нас до площадки, прикрывая машиной с мигалками! И в конце – «счастливого пути», вместо штрафа. Не полиция, а прямо ангелы-хранители!

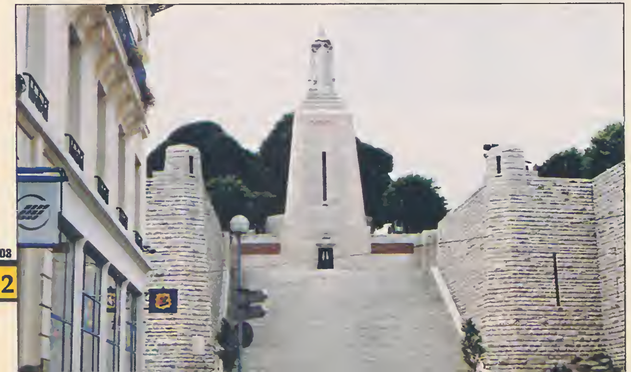
Изысканная столица Каталонии, средиземноморская Барселона – порт, музей, курорт. Гауди, Пикассо, Дали – фантасмагория гениальности. Живые статуи на бульваре Рамбла. Прозрачные тоннели на дне уникального океанариума, за стеклом акулы, скаты – не покидают тревожные мысли о прочности сооружения. В небольшом городке остановились на неделю в уютном отеле у моря: пляж, золотой песок, пальмы. Днем все замирает – сиеста.

Пора в обратный путь. Теперь едем по побережью: Лазурный берег, Лигурийское море – роскошь нежных красок и богатство южной природы. Ночной Сен-Рафаэль оглушил карнавалом: фейерверк, музыка, аттракционы, иллюминация. Только к утру нехотя стих веселый муравейник, и тут же на улицы высыпали уборочные машины. Переполненные пляжи Канн, курортно-деловая Ницца, сосновый рай Жуан-ле-Пин, крохотное и благополучное княжество Монако, узкие крутые улочки Монте-Карло. Дальше на север: Франция – Германия – Австрия – бывшие соцстраны – Турция, наконец, грузинская граница и... штраф ГАИ.



Непередаваемо наслаждение свободного познания мира – едем куда хотим, когда хотим и на сколько хотим. Грузия Европе неведома, познания о России минимальны. Наличие шенгенской визы практически гарантирует получение и транзитных виз по пути следования, при этом никакой брони в гостиницах на границе не требуют. Иногда просят предъявить валюту – примерно $40–60 на сутки пребывания. Случается, ограничат срок транзитной визы или затянут оформление на день-два. Учитывая возможные проволочки, желательно быть в посольстве утром и не перед выходными.

Спланированные по минимуму расходы подтвердились: пограничные и таможенные формальности – $5–20, кемпинги – $7–20, гостиницы – $5–20 в Турции, $15–35 – в бывших соцстранах, $20–50 – в Западной Европе; бензин – в среднем по доллару за литр. В итоге, среднесуточные траты, в зависимости от пробега, составили от 35 до 60 долларов. За два месяца мы проехали 15 000 км по дорогам одиннадцати стран и берегами пяти морей. «Москвич» не подвел, лишь один раз поменяли масло. ЗР



«ОПЕЛЬ» ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЯ ЛЕГКОГО БРИТЬЯ

ПОДПИСЧИК ЗР ИЗ ПОДМОСКОВНОЙ КАШИРЫ ВЫИГРАЛ НОВУЮ «АСТРУ»!

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО
ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ



Когда несколько месяцев назад компания Gillette и журнал объявили конкурс «Поменяй гель на «Опель» (ЗР, 2002, № 9, 10), мы не представляли, какие трудные времена ждут редакцию. Можно было, конечно, предполагать, что те, кто по-настоящему любит автомобиль, как минимум люди аккуратные. Но чтобы среди них было столько «чистюль», которые не просто бреются ежедневно, но и сильны в мужской парфюмерии! Они прямо-таки с удовольствием отвечали на вопросы о геле для бритья Gillette Series и буквально завалили редакцию письмами – в течение трех месяцев пришло более 27 тысяч заполненных анкет, из которых более 7 тысяч – с правильными ответами на все вопросы. Хотелось бы отметить их всех, но по условиям конкурса победителя определяет строгий и неподкупный компьютер. Главный приз достался 34-летнему жителю города Кашира (Московская область) Андрею Балашову.

Счастливый обладатель новенькой «Опель-Астра» – темно-синего седана приехал в редакцию и рассказывает о себе:

– После школы поступил в Московский авиационно-технологический институт, но со второго курса призвали в армию. Служил недалеко от дома, в Тульской области. До этого я успел закончить водительские курсы, поэтому, естественно, в части «крутил баранку». Когда вернулся – продолжил учебу в институте, а после окончания работал механиком на заводе. Только несколько лет назад он обанкротился, и выяснилось, что никому в наших местах инженеры – специалисты по термообработке металлов не нужны. К сожалению, не только я, большинство моих бывших сокурсников сейчас работают не по специальности. Меня выручила любовь к автомобилю – два года назад у нас открылся новый завод «Стройтрансгазсервис», где занимаются важным делом – ремонтом строительной техники: тракторов, экскаваторов. Должность у меня рядовая – слесарь, хоть и с высшим образованием. Работа интересная (езжу в командировки по всей России), платят хорошо, да и перспективы неплохие. Коллектив тут дружный, завод строится, развивается…

Андрей даже не помнит, с каких пор выписывает и читает журнал «За рулем» – где-то с начала 80-х. «Тогда, чтобы подписаться, надо было сдать сколько-то макулатуры, – вспоминает он. – Сдавал, так что меня на почте с тех пор помнят. Был, правда, перерыв на два года, пока в армии служил, но и тогда брал журнал в библиотеке».

Очень нравятся ему и товары для бритья от Gillette, а гелем для бритья Gillette Series Андрей с удовольствием пользуется уже три года.

С 17 лет Андрей водит машину: первым его личным автомобилем стал старенький «Москвич-2140» выпуска 1976 года, потом поменял его на «Москвич-2141» (1993 года). Пока еще не женился – может быть, потому, что живет с матерью-пенсионеркой в небольшой квартире в стандартной пятиэтажке. «Но теперь-то на новеньком «Опеле» – я просто самый завидный жених в Кашире!» – смеется Андрей.

…В автосалоне он долго ходил вокруг «Астры», буквально ощупывал ее и не мог поверить, что она теперь – его. «Я ведь никогда в жизни ничего не выигрывал, все трудом и потом доставалось. А вчера вечером с работы прихожу домой, мне мать говорит: «Сядь, Андрюша». Я ей: «Что случилось?» «Слушай: из Москвы звонили, сказали, что ты автомобиль выиграл». «Я не поверил сразу – думал, шутка. И до сих пор пока поверить не могу…»

Мы поздравляем Андрея с победой и напоминаем, что, по условиям конкурса, еще 270 победителей получат по почте гели для бритья Gillette Series.

Читайте журнал и выигрывайте! |ЗР|



НАМ ПИШУТ И СНИМАЮТ

В НОВОМ ГОДУ ВСПОМИНАЕМ ЗНАМЕНИТЫЕ АВТОМОБИЛИ ПРОШЛЫХ ЛЕТ, РАДУЕМСЯ ВСТРЕЧАМ С НОРМАЛЬНЫМИ АВТОИНСПЕКТОРАМИ И НЕЛИЦЕПРИЯТНО ВЫСКАЗЫВАЕМСЯ В АДРЕС ТЕХ, КТО НЕ ПОЖЕЛАЛ СМЕНИТЬ ЛЕТНЮЮ РЕЗИНУ...

Сейчас ездил на работу – половина народу еще на летней резине (!) Жуть! И нет бы тихой сапой до ближайшего шиномонтажа доехать, так ведь на трассу прутся. Уроды! В нашем Бутове две аварии по четыре машины, на внутренней стороне МКАД от Бутова до Ясенева две аварии на три и две машины. В Ясенево въезжал минут двадцать – на горке «мерин» и «бумер», перегородив всю дорогу, шлифуют снег на месте. В шиномонтажах столпотворение. А что, раньше нельзя было?! Страна непуганых чудаков! Давить их, что ли, прикажете?

ПАВЕЛ, МОСКВА

Прочитал в июньском номере письмо какого-то дяди – кому, дескать, нужны экспертизы... Он, видимо, с печки падал и с головой не все в порядке. Или – наоборот, все в порядке: просто за бабки решил чей-то заказ выполнить. Я все ваши экспертизы вырезаю и подшиваю – еще ни разу они меня не надули. Особенное спасибо за тему «аккумуляторы». С уважением,

ВАЛЕРИЙ ЯКОВЕНКО, КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ, КОДИНСК

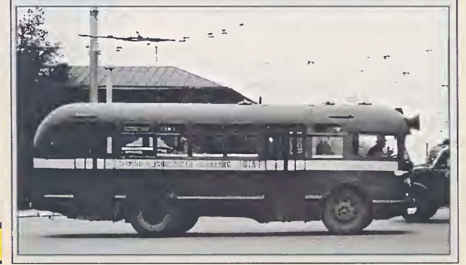
Это – мое «авто», моя «лайбочка». Очень часто гаишники останавливают только ради того, чтобы спросить, как удалось так сохранить машину.



ЗАХИДОВ ХАСАН, ТЮМЕНСКАЯ ОБЛ. СУРГУТСКИЙ Р-Н

Нашел у себя в семейном архиве фото образца 1964 года – на таких автобусах ЗИС-155 разъезжали тогда по моему Омску сотрудники службы безопасности движения. Кстати, у истоков этой службы стоял мой дед... С уважением,

АЛЕКСАНДР КОБРИЦ, ОМСК





Хочется вспомнить добрый старый ГАЗ-69, который уже давно не выпускают. Автомобиль на фото сделан с использованием деталей как «69-го», так и других горьковских автомобилей, но с оглядкой на современность. Короче, современный облик ГАЗ-69 мы представляем себе таким.

ПОДПИСЧИК С 1983 ГОДА, МОРДОВИЯ

Насчет строгости и необходимости техсмотров. Интересно, как получают талончики приверженцы гаражного тюнинга?

Например, я знаю «деток» лет под 40, которые после техсмотров пару выходных посвящают тому, что устанавливают самопальные рули, подгоняют литые вазовские диски на «Нексию», выпендриваются со светотехникой – светодиодики и все такое. И ведь при этом в других вопросах – вполне серьезные дядьки, но когда высказываешь свое мнение по поводу их дизайна с «фейслифтингом», то обижаются, как малые дети... А слушать про то, что их «изыски» бывают опасны, просто не хотят.

ЛЕОНИД БОРИСОВ, МОСКВА

Смотрел передачу «Свобода слова», и меня возмутили слова Николая Фоменко – он сказал, давайте, мол, закроем ИЖ, ВАЗ... Он же о людях не думает, куда они работать пойдут! А иномарку в России себе могут позволить немногие!

ЗОРЬКИН АНДРЕЙ, НОВОКУЗНЕЦК

Подъезжаем с сыном к Питеру – вокруг Тосно едем, скажем так, несколько быстрее положенных «девяноста» – а как там еще ехать можно? Ну и, сами понимаете, результат – беседа со старшим сержантом Макаровым Иваном Сергеевичем... Спорить, в общем-то, нечего: виноват! Он длиннющую бумагу составляет, а я рядом стою и скулю так жалобно – типа: «А может не надо?» А он все так скрупулезно заполнил, да и меня еще заставил объяснение написать. Ну, я написал, что, дескать, погорячился, больше не буду – расписался, отдаю бумагу ему и тут меня осеняет: наказание-то ведь разное может быть! Говорю: «Иван Сергеевич, а ведь лучшее наказание – это предупреждение: я же его навек запомню!» Так что вы думали – берет Иван Сергеевич свою огромную бумагу, которую мы с ним так долго заполняли, и пишет: «Наложить административное взыскание в виде предупреждения!» И отдает мне – мол, счастливого пути! Так мне до сих пор неловко, что он из-за меня эту дурацкую бумагу фактически зря заполнял! Впрочем, вышло так, как я и сказал – на всю жизнь запомнил...

АНДРЕЙ ВАСИЛЬЕВ, С.-ПЕТЕРБУРГ

ЯНВАРСКУЮ ПОЧТУ С НОВОГОДНИМ НАСТРОЕНИЕМ ИЗУЧАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

P. S. По-прежнему просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны.



ПРИГЛАШАЕМ ПОГОНЯТЬСЯ НА КАРТАХ, ПОСЕТИТЬ ВЫСТАВКУ СПОРТИВНОЙ ТЕХНИКИ, ОБСУДИТЬ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ. НАПОСЛЕДОК СОБЕРЕМ С МИРУ ПО ГОНКЕ – И ПОПРОЩАЕМСЯ, ЧТОБЫ ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ ВНОВЬ ВСТРЕТИТЬСЯ В НАШЕМ КЛУБЕ!

«ВАРШАВКА» – КРУГЛЫЙ ГОД

КАРТОДРОМЫ ПОД КРЫШЕЙ – НОВОЕ В СПОРТИВНЫХ РАЗВЛЕЧЕНИЯХ И УВЛЕЧЕНИЯХ



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ

Чемпионаты планеты и континентов – гонки для десятков, пусть сотен избранных. Но есть соревнования, доступные очень многим, гонки-хобби. Любительские ралли и картинг, набирающие популярность в России «уличные гонки» – далеко не полный список увлечений, связанных с мотором. Тысячи обыкновенных людей отдают им свой досуг. И из любительского в «большой» спорт порой приходят готовые профессионалы. Вспомним: Михаэль Шумахер свою карьеру начинал на платном картодроме.

«Варшавка» – один из московских «картодромов под крышей», функционирующих круглый год. Добротные импортные тележки с мотоциклетным мотором выдают здесь напрокат. Таких карт-центров по всей стране не счесть. Но нынешней зимой «Варшавка» стала ареной необычных сражений – шестиэтапной серии гонок, где главный приз – ...право бесплатно стартовать в кольцевых гонках на гоночном автомобиле формула-«Русь».

Условия розыгрыша здесь просты: к участию в квалификации допускают всех желающих, чей возраст к 15 апреля (на эту дату назначен финал) окажется не меньше 16 лет. Других ограничений нет. Для езды на карте не нужны даже водительские права. Стартовать в первом этапе заявилось без малого тридцать человек, в том числе несколько барышень. Наталья Щербаченко даже попала в лучшую восьмерку, которую составляют по итогам квалификации, чтобы затем провести два зачетных заезда по 40 минут. Так что Наталье, чей картинговый стаж около года, предстояло суровое испытание. Особенно если учесть, что не только гонщики-любители хотят бесплатно попасть в летний чемпионат формулы-«Русь»!



В самом деле, в соискатели «счастливого билетика» записались действующие спортсмены: Роман Шестаков – он провел сезон в немецком чемпионате DTM, и Юрий Байбородов – ни много ни мало чемпион России по картингу! Мало кто сомневался, что один из «профи» в итоге станет победителем. Не тут-то было. Этап принес сенсацию: оба заезда выиграл 22-летний любитель Илья Каменский! Правда, он не новичок за рулем автомобиля (водительский стаж – 15 лет). Летом ему довелось даже поучаствовать в командной гонке, там он оказался в одном квартете с многократным чемпионом России по ралли, «кольцу» и трековым гонкам Сергеем Успенским и, говорят, произвел хорошее впечатление.

Понятно, новичок, впервые севший за руль карта, такого успеха не достигнет – за 40 минут лидеры успевают проехать 90 кругов по узкому извилистому коридору, не сделав ни одной существенной ошибки в пилотаже. Надо тренироваться, заучивать каждый поворот наизусть, а это в прокатных центрах стоит недешево: в Москве – от 300 рублей за 10 минут. И все равно сотни парней и девушек не жалеют денег на любимое развлечение! Как ни крути, это много дешевле, чем покупать собственный карт, а потом еще мучиться в поисках подходящей асфальтовой площадки. Теперь же у них есть и дополнительный стимул – шанс стать настоящим гонщиком.

РАСПИСАНИЕ НА ЗАВТРА

ПРЕДЛАГАЕТ ВЫСТАВКА «СПОРТ МОТОР ТЮНИНГ»

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ

Народ начал ломиться на «Спорт Мотор Тюнинг-2002» прямо с утра, хотя был будний день. Причем в закрытые двери – выставка еще не повернула ключ своего замка зажигания. А открыло ее небольшое, но весьма громкое шоу с ароматом выхлопа: юные гонщики проехали по павильону ВВЦ на картах, мото- и квадрициклах.

Тюнинг и спорт поделили площадь примерно пополам, при этом каждый экспонат, казалось, вопрошал: ну что, покатаемся? Выбор велик, даже гонщикам-«профи» предложены две принципиальные новинки.

Маленький «Ситроен-Саксо» уже стартовал в нескольких ралли, но в единственном экземпляре. В новом же сезоне стартует аж шестиэтапный «Кубок «Ситроен-Россия», участники которого поедут на одинаково подготовленных «саксо». Выгода для пилотов, помимо умеренных финансовых условий, – равные технические возможности.

Этот же «принцип равенства» постепенно захватывает плацдарм и на кольцевых гонках. Успех Кубков «Лады» и «Фольксвагена-Поло» подвиг московскую фирму «Карт Моторс», официального дистрибьютора «Хонды», предложить «Кубок «Хонды-Сивик». Можно спорить, не многовато ли развелось у нас моноклассов, но первый десяток «сивиков» гонщики уже раскупили. В том числе, говорят, очень известные звезды первой величины. Имена пока не называют – «для поддержания интриги».



Под номером 1 в «Кубке «Ситроена» планирует выступить главный его «затейник» Сергей Успенский.



«Сивик» в российской гоночной иерархии займет пустующую нишу между «учебным» классом «Поло» и серьезным, недешевым «Турингом».



Уникальность и демократичность «уличных гонок» можно было оценить на открытом чемпионате Москвы по дрэг-рейсингу.

Самый же значимый экспонент, по-видимому, это созданная в минувшем году Российская федерация дрэг-рейсинга (РФДР), которая свой первый выход на широкую публику приурочила к открытию выставки. Она ставит благородную цель – объединить энтузиазм тысяч «уличных гонщиков» и придать цивилизованный характер их диким ночным дуэлям. В самом деле, не так уж сложно в больших городах найти «легальный» кусок дороги длиной 402 или 804 метра (четверть и полмили) для парных заездов. Федерация исходит из того, что страна созрела для официальных соревнований по дрэг-рейсингу, и приводит цифры: в России «уличными гонками» занимается более 200 тысяч водителей! Ничего не скажешь: даже если вполовину меньше – без чемпионата страны не обойтись.

Составлен календарь сезона-2003. В июне-июле чемпионаты городов: обеих столиц, Калининграда, Владивостока, Уфы, Самары, Челябинска, Ростова, Казани и многих других. А в сентябре добро пожаловать в Москву на финал чемпионата России (все подробности, а также технический регламент изложены на Интернет-сайте www.dragrace.ru). Трудно предугадать масштабы моторизованного форума, поскольку даже «организованный» дрэг-рейсинг останется самой демократичной дисциплиной автоспорта. Для участия в любом официальном соревновании водитель должен предъявить всего лишь «права», медицинскую справку, страховой полис и, собственно, автомобиль. Тот, на котором сейчас ездите вы, вполне подойдет.

НАМЕК ВЕТЕРАНАМ

ПОБЕДУ НА ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОМ ЭТАПЕ ЧЕМПИОНАТА МИРА-2002 ПО РАЛЛИ РАЗЫГРАЛИ ВЧЕРАШНИЕ НОВИЧКИ МИРОВОГО ПЕРВЕНСТВА. ИЛИ ЗАВТРАШНИЕ ЗВЕЗДЫ? ПОДВОДИМ ИТОГИ И ДЕЛАЕМ ПРОГНОЗЫ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ

Маркус Гронхольм был близок к тому, чтобы завершить чемпионат мира тремя победами подряд. Ему не нашлось равных в Новой Зеландии и Австралии. И на ралли Великобритании он тоже уверенно лидировал, но лишь до середины второго дня. Тридцатичетырехлетнего финна, досрочно выигравшего свой второй титул, остановили проблемы с тормозами. Он, понятно, не особенно расстроился: «Невозможно выиграть везде, даже если у тебя лучший автомобиль. Кроме того, титул по итогам сезона гораздо более почетен. Я счастлив, доказав, что свою первую корону в 2000-м завоевал не случайно».

Спору нет, два титула за три полных сезона – достижение неординарное. Маркус хоть и не юноша, но выступает в чемпионате сравнительно недавно. Шесть раз он выиграл чемпионат Финляндии, прежде чем его в 1999-м призвала в свои ряды команда «Пежо». Она тоже дебютировала и тогда еще не претендовала на раллийных корифеев.

Но что примечательно: после схода Гронхольма в Британии за последнюю пальму мирового первенства в бой вступили вовсе не признанные асы вроде Мак-Рея или Мякинена, а «молодые силы» – норвежец Петтер Сольберг и эстонец Маркко Мартин. Для обоих это могло стать первой победой. Дуэль длилась до последнего километра, в итоге Сольберг взял верх с перевесом в… 20 секунд. А вместе с ним и второе место в чемпионате, чего какой-то месяц назад уж точно никто не ожидал! Теперь уже не отмахнуться от того, что ветераны, за плечами которых 8–12 первенств, начинают сдавать позиции.

Естественно, к ним много претензий со стороны болельщиков. Перед тремя последними гонками больше всех хорохорился Колин Мак-Рей: «Сейчас или никогда! Это мои любимые трассы, я не раз на них побеждал и дам Гронхольму решительный бой». Бой завершился в безвестной новозеландской канаве, куда свалился «Форд-Фокус» шотландца. И то, что Колин «упал», совсем не удивительно – он ехал, что называется, «за пределом» разумного, при том, что в гонке все равно лидировал Гронхольм.

Вообще, многоопытный Мак-Рей почти все этапы провел в своем «аварийном» стиле, от которого вроде отказался три года назад. Как и раньше, риск не оправдался: голова в кустах выходила гораздо чаще, чем грудь в крестах. Даже в родной Англии – скромное пятое место, тогда как партнер по команде, 27-летний эстонец, боролся за первое. Что случилось с экс-чемпионом мира? «Не надо выдумывать какие-то необыкновенные причины, – отвечает Мак-Рей. – Мне просто не везет. Чуть больше поломок, чем обычно, этого вполне достаточно, чтобы выбить пилота из колеи».



Выиграв второй титул, Маркус Гронхольм сразу же превратился в главного фаворита следующего сезона.



Мастерства Петтер Сольберг набирался на трассах ралли-кросса и «подъемах на холм», популярных в Норвегии.

Возможно, Колин обретет второе дыхание в новой команде. Он уже протестировал «Ситроен-Ксара» и остался доволен. В числе достоинств этой машины – великолепное поведение на асфальте. Мак-Рея к числу «асфальтовых гениев» не отнесешь, так хоть, может, «Ксара» вывезет.

Неудачи шотландца меркнут на фоне полного провала пятикратного чемпиона мира Томми Мякинена. Он ушел из «Мицубиси», невероятно затянувшей техническое переоснащение, в стабильную и надежную «Субару» и выиграл стартовую гонку сезона. Все подумали – вот и шестой титул. Ниче-



Помимо прекрасных ходовых качеств, «206» отличается высокой надежностью.



Старый конь по-прежнему не портит борозды. В свои 40 лет Карлос Сайнс – снова призер чемпионата мира.

го подобного! Финн словно разучился ездить. В оставшихся 13 этапах ломал и разбивал «импрезы» одну за другой и финишировал лишь пять раз далеко не на самых высоких местах. Он буквально растворился на фоне Сольберга, чей раллийный стаж всего-то шесть лет. А ведь «Субару» была действующим чемпионом мира!

Послушаем объяснение Мякинена: «Импреза» сильно отличается от «Лансера», на котором я ездил семь лет. Долго не мог подобрать к ней «ключик». Да-да, особенно на выигранном «Монте-Карло», сложнейшем из этапов чемпионата!

Темнит Мякинен, что-то недоговаривает. В то, что иссяк у него порох, как-то не верится. Проще поверить, что «раллийный Экклстоун» Дейвид Ричардс, владеющий коммерческими правами чемпионата мира, заключил некий сговор с командой и пилотом, побеждавшими пять сезонов подряд. И «Мицубиси», и Мякинен намеренно ушли «в тень», чтобы дать отличиться другим. Такое предположение заодно



Два года назад Марко Мартина не принимали всерьез. В сезоне-2002 талант эстонца расцвел, и сейчас его называют «звездой будущего».

объясняет, почему «Мицубиси» столь долго, более двух лет, не может довести до ума «Лансер WRC». Не едет машина, и все тут! Словно инженеры, как по волшебству, разучились своему делу одновременно с Мякиненом.

А может, все гораздо проще? В конце концов, «Пежо-206» – объективно лучший автомобиль, одинаково быстр и вынослив на самых разных дорогах. Почти как «Феррари» в формуле 1. А группу пилотов в составе Гронхольма, «короля асфальта» Жиля Паниц-

ци, Ричарда Бернса называют не иначе как «дрим тим» – команда-мечта. Но, позвольте, почему тогда чемпион-2001 Бернс не выиграл ни одной гонки? Ему-то что помешало?!

В отличие от прошлых лет, нынче «Пежо» невозможно упрекнуть в применении «командной тактики». Ни один из ее гонщиков не пропускал другого по указанию руководства, сражались честно. Панизци свою часть программы откатал безукоризненно – три победы в четырех асфальтовых гонках. У Гронхольма – пять побед на «грунте» и «гравии». А Бернс оказался «вторым» по всем статьям. «Мне весь год мешал какой-то невидимый барьер, – признался шотландец. – Думаю, это вопрос психологии. Я пришел в коллектив, который уже всего добился без моей помощи, и подспудно ощущал, что от меня, последнего чемпиона мира, требуются не просто удачные финиши, а победы. Выкладывался на все сто, а побед все не было. Жажда борьбы, впрочем, осталась прежней. Маркус и Жиль – выдающиеся, незаурядные пилоты, и все же, заметьте, иногда я их обгонял».

Что ж, тем интереснее будет следующий чемпионат. К его собственной интриге добавятся «внутрикомандные»: одержит ли Бернс первую победу за рулем «Пежо», сумеет ли восстать из пепла Мякинен? Первый полный сезон проведет команда-загадка, «Ситроен», у которой уже есть победы. Свежести ощущений добавит новая гонка – ралли Турции, заменившая в календаре губительное для техники кенийское «Сафари». А главное, совершенно непонятно, кого считать фаворитом. Кроме, разумеется, Маркуса Гронхольма.



КАЛЕНДАРЬ-2003

22–26 января	ралли Монте-Карло
5–9 февраля	ралли Швеции
26 февраля – 2 марта	ралли Турции
9–13 апреля	ралли Новой Зеландии
7–11 мая	ралли Аргентины
5–8 июня	ралли «Акрополис»
18–22 июня	ралли Кипра
23–27 июля	ралли Германии
6–10 августа	ралли Финляндии
3–7 сентября	ралли Австралии
1–5 октября	ралли «Сан-Ремо»
15–19 октября	ралли Франции
22–26 октября	ралли Испании
5–9 ноября	ралли Великобритании

Итоговые результаты чемпионата-2002 – на с. 170



Весь год Колин Мак-Рей подбивал Эдди Ирвайна (слева) «поменяться местами». Шотландец уверен, что сможет неплохо выступить в формуле 1.

НЕ С ПУСТЫМИ РУКАМИ



Последний этап чемпионата ФИА GT в Лиссабоне ничего не принес экипажу нашей команды «ТНК Рейсинг». Отказ шестой передачи привел к перегреву двигателя на «Порше-996», и трехчасовую гонку пришлось прекратить незадолго до середины.

Однако Алексей Васильев и Николай Фоменко завершили сезон не с пустыми руками. Шестое место на предыдущем этапе в британском Донингтоне принесло им зачетное очко. К сожалению, единственное за все десять гонок. Тем не менее, по условиям пари, которое заключили весной, менеджер команды Марк Подольский, в прошлом первый российский участник «Кэмел Трофи», сбрил свои знаменитые усы. Он пообещал это сделать, если Васильев и Фоменко завершат чемпионат не с нулем в командной копилке. В планах «ТНК Рейсинг» на будущее – продолжить выступления в международном чемпионате «Гран Туризмо».

«СЕРЕБРО» АЛЕКСАНДРА ХРОЛЯ



В отсутствие лидеров Кубка мира, досрочно решивших свои турнирные задачи, ралли-рейд «Вызов пустыни» в ОАЭ стал легкой прогулкой для пилотов заводской команды «Мицубиси». Подиум оккупировало трио в составе французов Стефана Петеранселя, Жан-Пьера Фонтенэ и итальянца Массимо Бьязиона, все – на «Паджеро». А команда КамАЗа так и вовсе вхолостую побряцала оружием: никто из ее соперников по зачету грузовиков в Эмираты не приехал. Ударный экипаж Рустема Минниханова ехал в «щадящем» режиме, и, тем не менее, девятое место в компании из 50 джипов!

Официальные итоги Кубка мира ФИА еще не объявила. По предварительным подсчетам, победителем в который уже раз стал Жан-Луи Шлессер. А второй призер в абсолютном зачете – россиянин Александр Хроль! Тем самым пилот коломенской команды «Ралли-Раско» повторил достижение москвича Михаила Нарышкина пятилетней давности.



СПОНСОРЫ УВОДЯТ КУМИРОВ

Концовка всемирной серии CART удалась на славу. В последних гонках побеждали совсем уж неожиданные персоны: зеленый новичок Марио Домингес, изголодавшийся по победам экс-чемпион середины 90-х Джимми Вассер. В том же духе завершился и последний этап на мексиканском автодроме им. Эрманоса Родригеса, некогда принимавшем формулу 1. В отличной форме вдруг оказался швед Кенни Брек, и Кристиано да Матте не удалось завершить сезон по-чемпионски – победой. Бразилец финишировал вторым. Ближайшее будущее CART рисуют в мрачных тонах. Да Матта уходит в формулу 1. Серию покидают еще несколько ведущих команд и пилотов, в том числе кумир миллионов американцев Майкл Андретти. «Ничего не поделаешь, – объясняет он. – Я люблю CART и посвятил ему полжизни. Будь моя воля, остался бы. Но спонсоры требуют, чтобы моя команда перешла в чемпионат IRL – «Лигу гонок Инди». Хозяева CART ищут способы вернуть былой престиж, консультируются даже с Берни Экклстоуном, но, в любом случае, на это потребуется время.



КАЛЕНДАРЬ

ЯНВАРЬ

РАЛЛИ / **18-19** «Жигули», Чемпионат России, Тольятти. **25-26** «Каменный пояс», Кубок России, Екатеринбург. **ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ** / **4-5** «Рождественские каникулы» («Волга»), Москва. **11-12** Традиционная гонка, Тольятти. **11-12** Чемпионат России («Супер-шипы»), Усады. **11-12** Чемпионат России (А-1600), Курган. **18-19** Чемпионат России (А-1600), Наб. Челны. **18-19** Традиционная гонка (А-1600), Новокузнецк. **18-19** Кубок НИИШП (А-1600-шипы). Раменское. **18-19** Чемпионат России («Волга»), Пенза. **25** Кубок «Эссо-Ультрон» (А-1600-шипы), Раменское. **26** Чемпионат России («Супер-шипы»), Раменское. **25-26** Чемпионат России (А-1600), финал, Усады.

ФЕВРАЛЬ

РАЛЛИ / **1-2** «Русская зима – Мороз», Кубок России, Москва-Раменское. **8-9** «Луга», Кубок России, Луга. **15-16** «Медведь», Кубок России, Ярославль. **22-23** «Селигер», Чемпионат России, Пено (Тверская обл.). **ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ** / **1-2** Кубок России (А-1600), Омск. **1-2** «Курский соловей» (А-1600, «Волга», УАЗ), Курск. **8-9** Чемпионат России («Супер-шипы»), Раменское. **15-16** Кубок России (А-1600), Альметьевск. **15-16** Традиционная гонка. Тольятти. **15-16** Master of Russia, этап международной серии IRSI, С.-Петербург. **15-16** Кубок России (А-1600), Курган. **22-23** Чемпионат Свердловской области (А-1600), Екатеринбург. **22-23** Кубок России (А-1600), Бавлы (Татарстан). **22-23** Чемпионат России («Волга»), Н. Новгород. **КРОСС** / **1-2** Чемпионат и Кубок России (УАЗ, легковые), Дмитров. **8-9** Кубок России (ЗИЛ-130), Бронницы. **15-16** Чемпионат и Кубок России (грузовики, УАЗ), Бронницы. **22-23** Кубок России (все классы), Рязань.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

13-й ЭТАП, РАЛЛИ АВСТРАЛИИ

1. **М. ГРОНХОЛЬМ** – 3:35.56; 2. **Х. РОВАНПЕРА** (оба – Финляндия, «Пежо-206») – 0.57; 3. **П. СОЛЬБЕРГ** (Норвегия, «Субару-Импреза») – 1.28; 4. **К. САЙНС** (Испания, «Форд-Фокус») – 3.09; 5. **М. МАРТИН** (Эстония, «Форд-Фокус») – 6.21; 6. **Т. ГАРДЕМЕЙСТЕР** (Финляндия, «Шкода-Октавия») – 7.11.

14-й ЭТАП, РАЛЛИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

1. **П. СОЛЬБЕРГ** – 3:30.36; 2. **М. МАРТИН** – 0.24; 3. **К. САЙНС** – 1.36; 4. **Т. МЯКИНЕН** (Финляндия, «Субару-Импреза») – 2.37; 5. **К. МАК-РЕЙ** – 3.01; 6. **М. ХИГГИНС** (оба – Великобритания, «Форд-Фокус») – 5.02.

ИТОГИ

ПИЛОТЫ: 1. **М. ГРОНХОЛЬМ** – 77; 2. **П. СОЛЬБЕРГ** – 37; 3. **К. САЙНС** – 36; 4. **К. МАК-РЕЙ** – 35; 5. **Р. БЕРНС** (Великобритания, «Пежо-206») – 34; 6. **Ж. ПАНИЦЦИ** (Франция, «Пежо-206») – 31; 7. **Х. РОВАНПЕРА** – 30; 8. **Т. МЯКИНЕН** – 22; 9. **М. МАРТИН** – 20; 10. **С. ЛОЭБ** (Франция, «Ситроен-Ксара») – 18. **КОМАНДЫ:** 1. **«ПЕЖО»** – 165; 2. **«ФОРД»** – 104; 3. **«СУБАРУ»** – 67; 4. **«ХЁНДЭ»** – 10; 5-6. **«ШКОДА», «МИЦУБИСИ»** – по 9.

ЧЕМПИОНАТ CART

18-й ЭТАП, ФОНТАНА

1. **ДЖ. ВАССЕР** (США, «Лола-Форд»); 2. **М. АНДРЕТТИ** (США, «Лола-Хонда»); 3. **П. КАРПЕНТЬЕР** (Канада, «Рейнард-Форд»); 4. **Т. КАНААН** (Бразилия, «Лола-Хонда»); 5. **О. СЕРВИА** (Испания, «Рейнард-Тойота»); 6. **С. ДИКСОН** (Н. Зеландия, «Лола-Тойота»).

19-й ЭТАП, МЕХИКО (Мексика)

1. **К. БРАК** (Швеция, «Лола-Тойота»); 2. **К. ДА МАТТА** (Бразилия, «Лола-Тойота»); 3. **Б. ДЖУНКЕЙРА** (Бразилия, «Лола-Тойота»); 4. **П. КАРПЕНТЬЕР**; 5. **Д. ФРАНКИТТИ** (Великобритания, «Лола-Хонда»); 6. **Т. ТАКАГИ** (Япония, «Рейнард-Тойота»).

ИТОГИ

ПИЛОТЫ: 1. **К. ДА МАТТА** – 237; 2. **Б. ДЖУНКЕЙРА** – 164; 3. **П. КАРПЕНТЬЕР** – 157; 4. **Д. ФРАНКИТТИ** – 148; 5. **К. ФИТТИПАЛЬДИ** (Бразилия, «Лола-Тойота») – 122; 6. **К. БРАК** – 114; 7. **ДЖ. ВАССЕР** – 114; 8. **А. ТАЛЬЯНИ** (Канада, «Рейнард-Форд») – 111; 9. **М. АНДРЕТТИ** – 110; 10. **М. ЖУРДЭЙН** (Мексика, «Лола-Форд») – 105.

РЕДКАЯ ПОРОДА

/СЕРВИС

СОДЕРЖАТЬ «ЯГУАР» – ДОРОГОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ



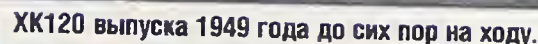
НЕ ДОВОДИТЬ ДО КИПЕНИЯ 176
КАРТРИДЖ ДЛЯ НАГРЕВАТЕЛЯ 182
ОТКРУТИМ ЛЮБОЙ ФИЛЬТР 191

ТЕКСТ / ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ
ФОТО / КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Первые автомобили с изображением дикой кошки на капоте появились относительно недавно – в 1945 году. За прошедшие полвека марка стала не просто знаменитой – культовой. Подогрели интерес многочисленные спортивные успехи и сравнительно небольшие объемы выпуска. Прежде российские поклонники могли созерцать автомобиль мечты только на картинках. Ныне у желающих есть возможность обрести машину во плоти. Новый «Ягуар», правда, кусается (37–124 тыс. долл. в зависимости от модели и комплектации), зато бывший в употреблении можно отыскать намного дешевле (десятилетний XJ6 тянет на 10 тыс.). Большинство покупателей породистого хищника собираются на нем ездить. А значит, ремонтировать и обслуживать. Интересно, как справляется с этой работой автосервис?

В техцентре «Коллекция Ягуар» предпочитают иметь дело с подержанными экземплярами. Самый пожилой – купе XK120 1949 года выпуска. Но это редкость, основная масса машин посвежее – 80-х–90-х гг. Построены они по классическим канонам: архаично, зато проверено временем и надежно. Силовой агрегат – продольно, ведущие колеса – задние (полный привод появился лишь на последней модели. Но даже здесь приоритет отдан заднему мосту – на него приходится 60% крутящего момента). Никаких «мак-ферсонов» – только старая добрая двухрычажная передняя подвеска с шаровыми опорами. Рулевой механизм – реечный. Но не новомодный – спроектированный еще в 60-х годах. Задняя подвеска – независимая, с А-образными рычагами. Приводы колес снабжены карданными (!) шарнирами (ШРУСы ставят на новейших сериях). До 1987 года задние тормозные механизмы устанавливали возле редуктора. Двигатели V12 и рядные «шестерки» производили с конца сороковых и до 1997 года без особых изменений. Только в 80-х отказались от карбюраторов. Коробки передач почти сплошь автоматические. Большинство думает, что спортивный имидж подразумевает «механику». Но англичане предпочитают гонять с комфортом.




XK120 выпуска 1949 года до сих пор на ходу.


«Дэймлер-DS420» 1968 года - тоже «Ягуар».

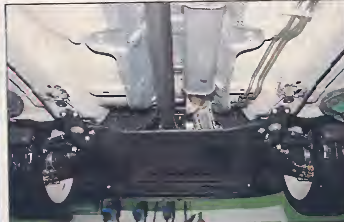

Подержанный XJ6 доступен даже для небогатых покупателей.

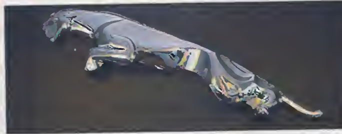




Ремонт и обслуживание этих машин особой сложности не представляют. Мало того, конструкторы специально позаботились об удобстве механиков. Регулировка «сход-развала» – характерный пример. Обычный автомобиль надо загнать на стенд, проверить люфты и, при необходимости, сделать паузу, пока все дефекты не устранят на соседнем подъемнике. После этого нужно «прожать» подвеску, затем, нагрузив ее весом водителя и пассажира, приступать к регулировке. Работать под днищем меж двух платформ тесновато. С трубой и ломом не разгуляешься, а ведь без них заржавевшую гайку не отвернуть! У «Ягуара» все по-другому. Подвеску предварительно заневоливают специальными проставками, втулками, вставками, имитируя требуемое нагружение. Затем машину вывешивают на подъемнике, снимают колеса и, устранив недочеты, контролируют нужные углы. Насколько проще и удобней! Сам процесс от традиционного не отличается, разве что измерительную систему крепят к ступице, а не на обод отсутствующего колеса.


«Русский пакет»: брызговики…


…защита картера…


…и фигурка на капот.

Есть и другие непривычные нам решения. Так, не доверяя «ненадежным» гидрокомпенсаторам в приводе клапанов, фирма до недавнего времени отдавала предпочтение дистанционным шайбам. Закавыка в том, что иногда их приходится заменять. Для «самар», имеющих сходную конструкцию, разработали специальное приспособление. Но использовать его довольно хлопотно. В «Ягуаре» рассудили, что сподручнее предварительно снять один или два (на V12) распредвала! Долго, дорого, зато удобно.

Подшипники задних ступиц тоже с секретом. Нужный зазор выставляют с помощью регулировочных прокладок. Операция выполняется «на сухую». То есть узел надо снять с машины, разобрать и тщательно отмыть. Затем собрать, отрегулировать, снова разобрать, набить смазку и запрессовать сальники. А уж потом смонтировать на место. Точность даром не дается...

Очевидно, столь мудреная технология требует немало нормо-часов и обходится потребителю в копеечку. Но ведь машина предназначена для джентльмена, он не может быть крохобором. Интересно, что на этот счет думают российские владельцы? Их, в отличие от англичан, поджидают еще и наши, специфические проблемы. Главная – заморский крепеж не укладывается в ГОСТы. Королевские подданные свято чтут традиции и ни в какую не хотят отказаться от ярдов, футов и галлонов. Отдуваемся мы, жители континента. Европейский болт не подходит по диаметру, профилю резьбы и величине головки. Потерял родной – пиши пропало. Хорошо, если он не требует экзотического материала или специальной термообработки. Такой можно сотворить из отечественного метиза с помощью напильника, плашки и тисков. В худшем случае придется подождать бандероль с туманного Альбиона. Дешево не покажется.

И еще. Если вашего любимца давно сняли с производства, при покупке запчастей не гонитесь за оригиналом. Посоветуйтесь со специалистами. Дело в том, что некоторые фирмы, не отягощенные грузом традиций, применяют более современные материалы, несколько изменив под них конструкцию. В нашем нелегком климате эти «самоделки» живут гораздо дольше, чем родные детали.

Официальный дилер «Ягуара» – фирма Musa Motors имеет дело, в основном, с современными моделями иного, более высокого технического уровня. Корпорация «Форд», присоединив в 1989 году «Ягуар» к своей империи, вложила немало средств в новые разработки. Возросли требования к персоналу: все механики Musa Motors имеют высшее или среднее специальное техническое образование, владеют английским и прошли стажировку в Великобритании. Но занимаются они главным образом регламентными работами и диагностикой. Популярная услуга – установка «русского пакета»: в нем четыре брызговика, защита картера и… фигурка ягуара. Изящная зверушка исчезла с капота еще в 2000-м. Как выяснилось, хищник небезопасен для пешеходов (оленя с «Волги» сняли по этой же причине гораздо раньше). Отечественные автогурманы с этим не смирились: практически все продаваемые машины приходится «дорабатывать». Более серьезные проблемы возникают редко. Благодаря высокой надежности агрегатов по поводу, скажем, ремонта двигателей почти никто не обращается. Держать же оборудование на всякий случай нерентабельно. Но коль понадобится, мастера разберутся в любом дефекте. Тем более, что к их услугам диагностический комплекс с персональным компьютером. Сюда можно также подключить любую периферию.

Служенье муз не терпит суеты.



Нижний рычаг передней подвески, к примеру, крепится к двум независимым поперечинам. После ремонта узла их положение надо проконтролировать. Для этого служит система штанг и отвесов, подвешиваемых в контрольных точках. Она образует пространственную модель. Электронике остается сравнить ее с образцом и, если надо, выдать на дисплее поправки. Хранится все это хозяйство в большом зеленом (цвета фирмы!) чемодане. Заиметь такой может лишь официальный дилер. Кому попало не продадут!

Кстати, трепетное отношение к точности изготовления – тоже традиция. Больше всего от нее достается, пожалуй, жестянщикам. Вытянуть заднее крыло довольно просто. Сложно подогнать по месту фонарь. Никаких эллипсных отверстий, дистанционных втулок и иных хитростей. Он должен войти и защелкнуться сразу и без зазоров, словно патрон в «казенник». Да что фонарь! Кузов идет в запчасти без дверей, багажника и капота. Новые навесные подгонять не потребуется, а отремонтированные? Да еще так, чтобы все закрывалось с негромким хлопком. Звук при этом не должен зависеть от усилия. Визитная карточка фирмы, никуда не денешься.

Поврежденный антикор восстанавливают прямо в процессе ремонта. На поверхности, подготовленной к сварке, распыляют спрей, содержащий цинк. От высокой температуры состав полимеризуется. Все, коррозия здесь не пройдет! Сверху, как обычно, краска. Готовых цветов фирма не поставляет. Нужный колер подбирают в собственной лаборатории.

Кропотливая работа обходится дорого. Нормо-час в Musa Motors стоит 3104 руб. для нового «Ягуара» и 2080 – для особи старше пяти лет. Но ценители марки понимают – порода требует! ЗР

СЛОВО ЗНАТОКАМ! /КОНКУРС

Опыту наших читателей цены нет! Тому свидетельство – много лет процветающая, вечно популярная рубрика «Советы бывалых». Но одно дело разрозненный опыт знающих людей и другое – концентрация на конкретной задаче. В жизни каждого автомобилиста, не чуждого работе руками и головой, бывают моменты, требующие мозгового штурма: одна деталь никак не снимается, при демонтаже другой что-то сломалось, третья отказывается встать на свое место... Довольно часто проблемы удается решить только радикальными методами, заменяя целые узлы. Это больно бьет и по карману, и по самолюбию владельца, да и времени отнимает немало. А все только потому, что читатель не знал о более рациональных способах.

Теперь в каждом номере мы будем давать описание «популярных» дефектов известных автомобилей, а вы, если считаете себя мастером, предлагайте варианты устранения неполадки. Лучшие отметим денежными призами, а если встретятся несколько одинаковых, то поощрение получит первый. Дату определим по почтовому штемпелю.

Вот первая задача: *мастер приступил к замене нижней шаровой опоры в передней подвеске «Жигулей». Начав отвертывать гайку шарового пальца, заметил, что полностью это сделать нельзя – мешает рычаг поворотного кулака. «Ладно, сначала выпрессую палец, а потом отвинчу гайку», – решил мастер. И выпрессовал. Но в изношенной опоре, в отличие от новой, палец вращается свободно, а гайка (вспомним о грязи и ржавчине) по резьбе идет туго. Теперь ее не отвернешь. Как вы поступите?*

Ответы с пометкой «Конкурс» направляйте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по E-mail: sub@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84.

ПАРНОЕ КАТАНИЕ

ПРОВЕРЯЕМ СИСТЕМУ ОХЛАЖДЕНИЯ ВПРЫСКОВОГО ВАЗА

ТЕКСТ / ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

С тех пор как на вазовских автомобилях прописались двигатели с впрыском топлива, кое-кто, не выяснив истинную причину кипения охлаждающей жидкости, торопится обвинить в этом «ненадежную» электронику и электрику. В первую очередь достается датчику температуры: не зря же цена импортного в последнее время подскочила со 150 до 1000 руб.!

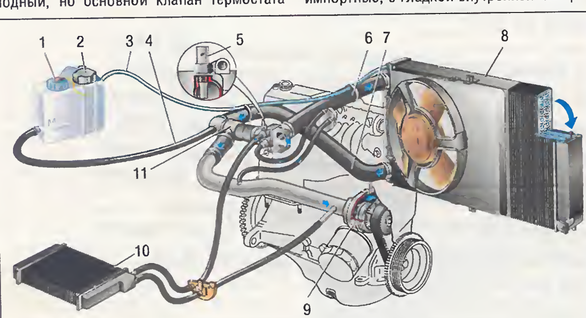
Попробуем разобраться в причинах перегрева двигателя на примере автомобиля ВАЗ-2109i (почти все сказанное ниже пригодно и для ВАЗ-2110). Диагностику системы охлаждения (см. рис.) начнем с проверки работоспособности термостата – многие беды связаны именно с ним. Пускаем двигатель. Пока он еще холодный, основной клапан термостата **11** закрыт – он перекрывает канал выхода жидкости из радиатора **8**. А перепускной («байпасный») клапан открыт, и жидкость циркулирует по малому кругу через головку блока, термостат, насос, радиатор отопителя, дроссельный патрубок, в обход основного радиатора. Это ускоряет прогрев двигателя. На холостом ходу через 15–20 минут температура охлаждающей жидкости достигнет 87±2°С. В этот момент подводящий (верхний) шланг **6** радиатора горячий, а отводящий (нижний) **7** еще холодный, но основной клапан термостата уже приоткрывает канал отвода жидкости из радиатора, а байпасный прикрывает канал из головки блока. При температуре около 102°С основной клапан полностью открыт, а перепускной закрыт. Теперь вся жидкость проходит через радиатор системы охлаждения, и нижний шланг на ощупь примерно так же нагрет, как верхний. Если он нагрет слабо – неисправен термостат, его необходимо заменить.

Какой купить? Выбор широк: посетив несколько магазинов, можно насчитать пять-шесть производителей термостатов. Цены – от 150 руб. за отечественные до 600 руб. за иностранные. В этой честной компании неплохо себя показал отечественный, в литом корпусе, со съемным термоэлементом (фото 1). Направляющая клапана, установленная в корпусе, не позволяет ему перекашиваться (фото 2), а мелкая насечка на патрубках обеспечивает плотное соединение с резиновыми шлангами. Этот термостат был разработан для автомобилей «десятого» семейства. Чтобы установить его на «девятку», можно поставить тройник в шланг, идущий к радиатору отопителя, и шлангом соединить его с патрубком расширительного бачка, ведь на корпусе «десятого» термостата нет выхода на бачок. Меняя этот узел, не забудьте о штатных червячных хомутах, нередко прорезающих шланги. Лучше купить импортные, с гладкой внутренней поверхностью и боковыми кромками, немного отогнутыми наружу.

Система охлаждения должна быть герметична. Важную роль здесь играет пробка расширительного бачка, в которой есть два клапана – впускной и выпускной. Последний поддерживает давление в системе выше атмосферного, что позволяет поднять температуру охлаждающей жидкости в радиаторе и увеличить его теплоотдачу без риска вскипания. Давление начала открытия этого клапана – от 1,1 до 1,5 кгс/см^2. Когда клапан исправен, даже в 30-градусную жару в транспортных заторах проблем не возникает. Если же он срабатывает при меньшем давлении, жидкость закипает. То же самое случается и при исправном клапане, если негерметично соединение пробки с бачком. Заметив здесь утечку жидкости, первым делом проверим кромку горловины. Неровную, со следами облоя от литья (фото 3), нужно привести в порядок – аккуратно срезать излишки пластмассы, чтобы соединение стало плотным.

Теперь проверим клапан. Сняв расширительный бачок с автомобиля, подсоединяем насос с манометром (цена деления не менее 0,1 кгс/см^2) к патрубку, а на два других ставим заглушки. Для наглядности погружаем бачок в воду и накачиваем воздух. Момент срабатывания клапана определяем по пузырькам.

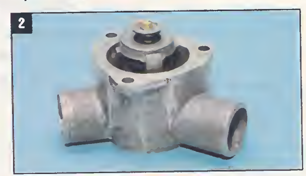
Неплохо себя ведут пробки старого образца, с клапаном в латунном корпусе (фото 4). Процент брака невелик. А вот изделия нового образца с прозрачным корпусом часто срабатывают при недостаточном давлении – около 0,7–0,8 кгс/см^2. Бывает, ломается корпус клапанов (фото 5)



Система охлаждения двигателя: 1 - расширительный бачок; 2 - пробка; 3 - пароотводящий шланг; 4 - шланг от расширительного бачка к термостату; 5 - датчик температуры охлаждающей жидкости; 6 - подводящий шланг радиатора; 7 - отводящий шланг радиатора; 8 - радиатор; 9 - насос охлаждающей жидкости; 10 - радиатор отопителя; 11 - термостат.

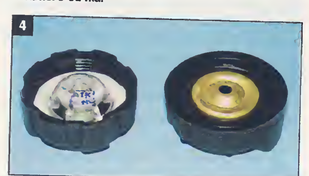


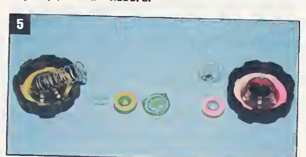
Термостат нового образца.



Термоэлемент.


Следы облоя от литья на горловинах расширительного бачка.


Справа – пробка расширительного бачка старого образца, слева – нового.

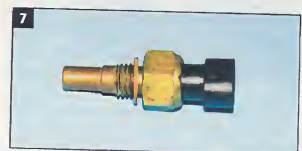

Сломанная пробка нового образца.

и все детали – пружинки, шайбы, прокладки – высыпаются в расширительный бачок, откуда могут «доплыть» до термостата и нарушить его работу.

Теперь обратимся к радиатору. Если на нем нет подтеков, это не значит, что с ним все в порядке. В нижней его части между трубками скапливается грязь, затрудняющая отвод тепла (фото 6). Радиатор приходится мыть, конечно, соблюдая меры предосторожности, чтобы при мойке под высоким давлением не повредить. В отличие от карбюраторной версии, радиатор впрыскового двигателя не имеет датчика включения вентилятора. Температуру двигателя контролирует датчик, установленный на отводящем патрубке головки цилиндров. В сущности, это резистор, сопротивление которого меняется в зависимости от температуры (фото 7). Информация с него поступает в контроллер, который вычисляет температуру жидкости. По достижении отметки 104°С он включает вентилятор, а при 102°С выключает его. В случае обрыва провода температурного датчика контроллер включает вентилятор и тот работает до выключения зажигания. Для проверки датчика измерим его сопротивление тестером



Через окна в бампере грязь попадает на радиатор.


Датчик температуры охлаждающей жидкости.

при разных температурах двигателя. Проверочные таблицы есть во многих руководствах по обслуживанию впрыскового двигателя. Ломается датчик не так часто, но многие автовладельцы стараются заменить его импортным аналогом, выкладывая немалые деньги, что, на наш взгляд, неразумно.

По указателю температуры охлаждающей жидкости на панели приборов не стоит судить о температуре включения вентилятора! Для контроля этого параметра лучше обзавестись бортовым компьютером. Цена – от 400 до 2800 руб. – зависит от исполнения. Кроме температуры двигателя, компьютер даст и другую полезную информацию. В случае неисправности, при которой загорится лампа Check Engine, поможет установить ее код, тем самым сузив круг поиска неисправностей. Полезная штука – ведь одна только диагностика в сервисе стоит 250 руб. и выше. Однажды заплатив за такой приборчик, в любой момент узнаете код ошибки, не обращаясь к посторонней помощи.

Не найдя истинную (чаще всего очень простую!) причину закипания охлаждающей жидкости, некоторые специалисты «решают» эту проблему, внося корректировки в программу управления двигателем – уменьшают температуру включения вентилятора. Дескать, вазовцы ошиблись. Конечно, можно поступить и так. Но двигатель будет работать в неоптимальном тепловом режиме, расходовать чуть больше топлива... Правильное решение – найти и устранить неисправность, а не обходить ее. ЗР

ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

Давно не нахожу рекомендаций, как отремонтировать пластмассовые детали – бачок стеклоомывателя, расширительный и другие.

Бачки, сделанные из термопластичных пластмасс типа полиэтилена, полипропилена, вполне поддаются ремонту, если у автолюбителя имеется паяльник мощностью 60–100 Вт. Чаще всего бачок дает трещину по шву или резкому перегибу поверхности (например, в углах). Эти места нужно заварить, осторожно расплавляя паяльником. На слишком горячем «жале» пластмасса обугливается – нагар, попав в шов, снижает его качество, включая прочность. Поэтому лучше, если паяльник питается от регулируемого источника – например, автотрансформатора. Это позволяет поддерживать оптимальную температуру. Она различна для каждой марки материала и подбирается экспериментально.

Если такой возможности нет, «жало» придется ежеминутно очищать напильником. Другое важное условие – полноценная, глубокая проварка (как при сварке металлов). Часто новичок допускает ошибку, как бы размазывая поверхностный слой расплавленной пластмассы, но не прогревая на всю глубину, и трещины, которые, казалось бы, заделаны, откроются вновь. Если стенка бачка хорошо прогрета, она из матовой становится почти прозрачной. Но будьте начеку: в этот момент стенка, особенно тонкая, может провалиться – образуется большое отверстие, на которое придется накладывать заплату. Делают ее из такого же материала или химически близкого.

При желании прочность бачка (и не только в ремонтируемом месте!) можно существенно увеличить, армируя пластмассу тонкой металлической сеткой (лучше медной или латунной) либо стеклотканью. Наложив такую заплату, ее прогревают паяльником, утапливая в пластик примерно на 0,5 мм.

Соединение получается прочнее, если усиливающих слоев несколько. Плотную стеклоткань прореживают и прожигают в пламени, чтобы очистить от парафина.

Если сетка неприменима, поверх трещин накладывают и приваривают отдельные нити. Ориентировав их поперек трещины, обеспечите максимальную прочность.

САМОУТВЕРЖДЕНИЕ

ЭПОКСИДНЫЕ КЛЕИ

ТЕКСТ / ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

О свойствах клеев на основе эпоксидной смолы мы рассказали в августовском номере журнала за 2002 год. Однако на прилавке немало составов, отличных в цене, качестве, применяемости. Мы приобрели 14 «эпоксидок» различных фирм и попробовали с ними поработать.

НАШИ ДЕШЕВЛЕ

Наиболее доступен и дешев эпоксидный клей ЭДП (фото 1), содержащий в двух разнокалиберных флаконах модифицированную смолу и отвердитель.
Производителей много, состав примерно одинаковый. Расфасован в два флакона от 150 г и выше. Цена колеблется в пределах 20–40 рублей. Для всякого, кто с клеем имел дело, недостаток такой фасовки очевиден: если под рукой нет аптечных весов, как смешивать смолу и отвердитель? Требуемая пропорция 10:1.

Если смешать сразу все, то качество полученной после полимеризации пластмассы окажется вполне приемлемым, только вряд ли вам сразу столько нужно! Положим, при реальной операции понадобилось 10 кубиков клея – остальной-то пропадет... Обращаем ваше внимание на такой показатель, как время жизнеспособности клея (см. табл.), в течение которого состав еще пригоден для работы. Например, ЭДП часа через полтора-два начинает сильно густеть, «схватываться», а дальше реакция даже ускоряется из-за того, что протекает с выделением тепла. В компактном объеме (например, в стакане) при слабом теплоотводе лавинообразно нарастает разогрев – и клей превращается в вонючий кусок пластмассы!



А как расфасовывают товар другие поставщики? Эпоксидно-каучуковые клеи с разными свойствами от АО «Анлес» (Санкт-Петербург) продают разлитыми во флаконы или в шприцы (фото 2 и 3).

Эта же фирма предлагает клей «Эпокси-экспресс» № 5 – в таких же шприцах, но его время жизнеспособности и время полимеризации сокращены в два с половиной раза.

У импортных эпоксидных клеев еще большая шкала свойств. Упакованы обычно в два совмещенных шприца или тюбики.

Голландские клеи фирмы Bison (фото 4) достаточно жидкие, при комнатной температуре хорошо смачивают поверхности склеиваемых деталей. Купленные нами отличаются по времени жизнеспособности и полимеризации очень сильно – примерно в 12 раз. Цена – вполне фирменная: за два шприца по 24 мл Epoxi 5 min пришлось выложить 145 руб. Такие же, но с медлительным Epoxi universal, обошлись в 95 руб. Конечно, то и другое не очень дешево, зато в комплект заботливо уложен кусочек наждачной бумаги, емкость и палочка для смешивания компонентов. Тем, для кого слова импорт и круто – чисто синонимы, голландский клей в самый раз. Впрочем, Bison, в отличие от многих конкурентов, не забывает указывать на упаковке срок годности продукта, за что ему честь и хвала.

У читателя, возможно, возникнет вопрос: если, нажимая сразу на два поршня, оба компонента мы выдавливаем поровну, то почему? Ведь отвердителя должно быть меньше! Секрет фирмы. Специалисты объясняют это особыми приправами, добавленными к материалам, – разъединять шприцы, мудрить с ними не стоит!

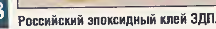
А вот густые сорта клея фирм HYCOTE и HENKEL (фото 5). Первый – Clear Rapid Epoxy – в сдвоенных шприцах по 28 мл. Второй – Loktite 3450 – в похожих, но по 25 мл. Цены обязаны внушать уважение к фирменному продукту – 140 и 150 руб. Эти марки клея густые, содержат специальные наполнители, что позволяет работать ими на вертикальных поверхностях и даже на потолке, а в каких-то случаях использовать и как шпатлевки. Время пригодности для работы после смешивания – минут 10–15, смола при этом практически не сползает. Более того, продукт от HYCOTE оказался настолько вязким, что смолу не удавалось выдавить, пока шприц не нагрели градусов до пятидесяти.

Следующие две большие группы двухкомпонентных клеев под общим названием Epoxy Steel почти все американского производства. Расфасованы в тюбики – каждого компонента по 28 г (фото 6). Отличаются (если следовать букве переведенной нами инструкции), в основном, временем жизнеспособности – от 4–6 минут до одного часа.

Цены, для наших дней, довольно умеренные. Дороже всех нам достался продукт Cold Weld фирмы PERMATEX (США) – за 95 целковых.

1




Российский эпоксидный клей ЭДП.

2

«Эпоксиуниверсал» № 7 во флаконах: 100 мл смолы и 10 мл отвердителя.

3



При небольшом объеме работы можно купить такой же клей, расфасованный в шприцы: 10 мл смолы и 1 мл отвердителя.

4



Клеи фирмы Bison из Голландии.

5



Составы, предлагаемые фирмами HYCOTE и HENKEL.

6



Американские клеи в тюбиках Epoxy Steel.

7



После проверки на прочность...

В этих составах модифицированная (с необходимыми присадками) смола темно-серого или черного цвета, а отвердитель – белый. Пустячок, но очень удобно! Каждый, кто работал со смолами, знает, насколько важно правильно, тщательно перемешать компоненты – в противном случае и после завершения полимеризации прочность, качество клеевого шва будут неодинаковыми в разных местах. Любая цепь рвется по слабейшему звену... Качество смешивания черной смолы и белого отвердителя легко контролировать.

В заключение обзора вновь (в который раз!) разведем руками: ко многим зарубежным товарам, продающимся в наших магазинах, инструкции на русском языке по-прежнему не прилагаются!

МЕШАНИНА

Как работать с эпоксидным клеем? Опробованные нами отечественные в состоянии поставки хороши для тех работ, при которых их высокая текучесть на пользу делу: даже при комнатной температуре клей хорошо заполняет узкие щели, зазоры, отверстия.

Что касается вертикалей, то с них жидкий клей, да еще с высокой жизнеспособностью (например, наш ЭДП) упрямо стекает даже часа через полтора после нанесения. Чтобы он удерживался, требуется тщательная подготовка. Эта тема необъятна – каждый мастер пользуется теми или иными приемчиками. В одном случае клей удерживают, армировав стеклотканью, в другом поверх отремонтированного участка накладывают бумажный пластырь, в третьем – зазор на стыке деталей заливают жидким клеем, а снаружи замазывают таким же, но с добавкой наполнителя. (Таковым может быть мел, алюминиевая, бронзовая, кварцевая пудра, тальк, цемент, древесные, резиновые, железные опилки, мука и т. д.) Во многих случаях выбор наполнителя не имеет значения. В других – важен. Например, смола, «укрепленная» кварцем или цементом, трудна в обработке, быстро портит режущий инструмент; мука гигроскопична – «заплаты» с ее участием во влажной среде начинают набухать; железные опилки в смоле могут ржаветь и т. д.

Чтобы упростить дозировку смолы и отвердителя, можно приспособить два медицинских шприца (новые стоят 5–10 рублей): побольше для смолы и поменьше для отвердителя. Отмерить «пропорцию» 10:1 по объему не проблема. А результаты будут неплохие, не хуже, чем у «иностранцев». Именно так многие умельцы и поступают. Эту же технологию, как видим, приняли и многие фирмы.

Конечно, удобнее работать с компонентами клея в совмещенных шприцах: нажал – получи! Но это просто только для пропорции 1:1. А как бы вы их совместили для клея ЭДП? Нужны два шприца, у одного из которых площадь поперечного сечения в 10 раз больше, чем другого.

Вязкие клеи выдавливать из шприцев трудно. Зато они быстро схватываются и позволяют работать даже на вертикальных поверхностях. Но все же во многих случаях неприменимы без специальной подготовки. Если нужно, например, наклеить деталь на вертикальную стенку, то даже «быстрый» клей типа Epoxy Steel в первые три–четыре минуты деталь не держит, она сползает, требуя хорошей фиксации.

НЕКОТОРЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ЭПОКСИДНЫХ КЛЕЕВ

Название	Производитель	Упаковка	Время жизнеспособности	Время отверждения	Цена, руб.
ЖИДКИЕ КЛЕИ					
ЭДП	ООО «Стройбытхим», Горно-Алтайск и др. фирмы	2 флакона от 150 мл	1,5–2 ч	10–12 ч	35–00
«Эпоксиэкспресс» № 5	АО «Анлес», С.-Петербург	Шприцы: смола 10 мл, отв. 1 мл	20 мин	4–6 ч	30–00
«Эпоксиуниверсал» № 7	То же	То же	50 мин	10–12 ч	25–00
«Эпоксиуниверсал» № 7	То же	Флаконы: смола 100 мл, отв. 10 мл	50 мин	10–12 ч	45–00
Epoxi 5 min	Bison, Голландия	Сдвоенные шприцы по 24 мл	5 мин	2–3 ч	145–00
Epoxi universal	То же	Сдвоенные шприцы по 24 мл	1 ч	24 ч	95–00
ГУСТЫЕ КЛЕИ					
Clear Rapid Epoxy	HYCOTE	Сдвоенный шприц 28 мл	10–15 мин	–	140–00
Loktite 3450	HENKEL. Европа	Сдвоенный шприц 25 мл	–	30 мин	150–00
БЫСТРОСХВАТЫВАЮЩИЕСЯ КЛЕИ В ТЮБИКАХ					
Epoxy Steel	ABRO, США, Дубаи	2 тюбика по 28 г	4 мин	–	73–50
Epoxy Steel	SEGA, США	То же	4 мин	–	68–25
Ultra-Weld Epoxy	QUALCO, США	–»–	5–6 мин	–	80–00
Cold Weld	PERMATEX, США	–»–	4–6 мин	16 ч	95–00
ДОЛГОСХВАТЫВАЮЩИЕСЯ КЛЕИ В ТЮБИКАХ					
Epoxy Steel	ABRO, США, Дубаи	2 тюбика по 28 г	1 ч	24 ч	60–00
Epoxsteel	BONDO, США	То же	1 ч	–	94–50

Минимальная температура, при которой эпоксидные клеи нормально полимеризуются, – 7–10 градусов тепла, но смешивать многие при этой температуре – титанический труд! Приходится подогревать компоненты, но все равно склейка деталей на холоде сильно затормаживает полимеризацию. Вряд ли стоит тратить здоровье в попытках работать в мороз... – шов схватится только к лету!

КРЕПОСТЬ «КОКТЕЙЛЯ»

Насколько прочно получаемое соединение? Чтобы это определить, мы для наглядности наклеили болты с головкой «на 13» на металлическую окрашенную поверхность (фото 7). Последнюю подготовили – шкуркой сняли глянец и обезжирили. После этого, прикладывая к болтам «изламывающее» (боковое) усилие через динамометр, разрушали соединение.

Труднее всего оказалось сломать соединение, созданное медленноработающим клеем Epoxy Steel фирмы ABRO (США). Усилие – около 25 кгс.

Другие марки ломались при меньших усилиях, порядка 15 кгс, но для многих практических случаев и этого, по нашему мнению, вполне достаточно. Будем реалистами: как бы ни был хорош клей, все же цельная деталь или сваренная – покрепче!

Отметили еще одну закономерность: медленно схватывающийся клей, как правило, соединяет детали прочнее, чем быстроработающий.

Наконец, важно, какие именно материалы мы клеим. Адгезия смолы к некоторым пластмассам – таким, как полиэтилен, полипропилен и др. – невелика, и соединять их эпоксидным клеем можно далеко не всегда. Желательно, чтобы поверхность контакта была как можно больше, не глянцевой (лучше сделать ее грубо-шершавой). Кроме того, полиэтилен при работе на машине не должен подвергаться изгибу вблизи шва, иначе все равно оторвется. (Пример – гибкие полипропиленовые бамперы некоторых автомобилей. Их можно хорошо сварить, а вот клеить – очень сложно.)

ИТОГ

Все эпоксидные клеи работоспособны и могут выручить при некоторых поломках в дороге. Есть разница в удобстве применения, скорости отверждения и, естественно, в цене. Основное – тщательная подготовка склеиваемых поверхностей и аккуратность, ну и чтобы тепло было. На холоде все ЭС бесполезны – застынут только к лету. ЗР

ОДИН НА ВСЕХ

МИКРОТЕСТЕР СИСТЕМЫ ВПРЫСКА В АВТОХОЗЯЙСТВЕ

ТЕКСТ / АРТУР ВАСИЛЬЕВ

О возможностях отечественных «карманных» тестеров мы уже писали (ЗР, 2002, № 2). Судя по отзывам читателей, это неплохая альтернатива профессиональному оборудованию для небольшого сервиса. Таким тестером уже не первый год пользуются в одном из автохозяйств Санкт-Петербурга. Вот что рассказал главный инженер предприятия.

«Самара» для нашего механика – как «Калашников» для спецназа: секретов нет. Поэтому, когда возник вопрос о покупке разъездных автомобилей вместо престижных, но разорительных в ремонте «Ауди-А4» (ЗР, 2000, № 12), в фавориты вышла «девятка». Помня про капризы «Солекса», карбюраторный двигатель «забаллотировали», и вот в гараже поселились двадцать новеньких ВАЗ-21099-20 с распределенным впрыском.

Опыта работы с подобной электроникой у нас не было – иномарки регулярно посещали фирменный сервис, мы же лишь «крутили гайки». Оборудовать отдельный диагностический пост с дорогими приборами ради двадцати отечественных машин – бессмысленно: покупали-то их ради экономии. Платить приличные суммы на сторону, когда есть штат своих механиков – обидно. А рассчитывать на безотказную работу техники и вовсе наивно, тем более что тридцать тысяч гарантийных километров для служебного авто – пробег пустяковый.

Решение напрашивалось само собой – нужен недорогой (по меркам автосервиса) прибор с набором основных функций. За 5400 рублей приобрели «Микротестер ВАЗ MV1.2», предназначенный для диагностики последних и наиболее распространенных версий контроллеров M1.5.4, M1.5.4N, MP7 и «январей» 5.1 и 5.1.1. Корпус конструкторы позаимствовали от определителя телефонного номера, но, как оказалось, и клавиатура, и дисплей «пришлись ко двору» – работать удобно. Жаль лишь, что коды неисправностей приходится переводить на русский язык самому, с помощью таблицы из инструкции. Зато скупой на слова прибор умеет считывать параметры системы управления на холостом ходу и в движении; проверять работу исполнительных элементов – бензонасоса, форсунок, блока зажигания, вентилятора; регулировать холостой ход и содержание CO.



Пылиться на полке тестеру не пришлось – вскоре один из автомобилей стал дергаться на холостом ходу, а на панели зажглась лампочка Check Engine. Надо лечить. «Доктор» подоспел быстро: шнур питания – в гнездо прикуривателя, кабель-адаптер – к диагностическому разъему под полкой передней панели, и можно познакомиться с «пациентом»: каталожный номер контроллера F5-2111-71 (тип 2111, модификация 71). Эта информация пригодится, например, при заказе датчиков. Зарегистрированных «болезней» оказалось две: «низкий уровень сигнала датчика положения дросселя» и «ошибка отработки команд регулятора холостого хода». Менять узлы не потребовалось – очистка разъемов и смазка контактов специальным спреем вернули мотору холостой ход.

За два года работы тестер не подвел ни разу. Хотя и не всегда справлялся в одиночку: манометр для проверки давления топлива и газоанализатор – необходимый минимум дополнительного оборудования. Так, неверный сигнал от кислородного датчика необязательно вызван отказом системы управления – на одной из наших машин его виновницами оказались свечи зажигания (увеличенный зазор между электродами и пробой по изолятору). Высокий уровень CH в отработавших газах помог быстро определить неисправность.

Едва ли не единственный недостаток тестера – отсутствие крепления к панели приборов. При замере параметров в движении держать прибор на коленях неудобно. Но простим этот эргономический просчет: главное – прибор окупился уже через несколько месяцев работы. ЗР

ОЗАРЕНИЕ

УЛУЧШАЕМ ОСВЕЩЕНИЕ САЛОНА ВАЗ-2106


Крестообразная и шлицевая отвертки.


Дрель, ножницы по металлу, электромонтажные клещи, кусачки, ножовка, нож, термоусадочный кембрик.


Время работы – 2 часа.



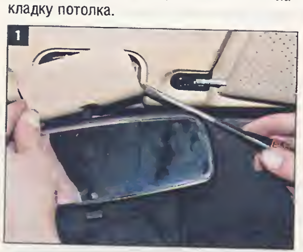
Цена деталей – около 360 руб.

ТЕКСТ / ОЛЕГ БУДКИН

Давно известно, что в салоне «Жигулей» светло лишь днем. В темное время суток плафончики на боковых стойках высвечивают только уши водителя и переднего пассажира. А если нужно освещение получше штатного – например, чтобы рассмотреть дорожную карту или, не шаря руками по полу, подобрать упавшую гайку или винт?

Простейший способ улучшить освещение салона – установить дополнительный плафон. В магазинах запчастей можно подобрать разнообразные варианты – от штурманских потолочных фонарей «москвичей» и «самар» до плафонов от грузовиков и автобусов. От автономных светильников, подключаемых к прикуривателю, мы отказались – во-первых, на наш взгляд, они неоправданно дороги (фирменные могут стоить и 3000 рублей), во-вторых, неудобны – о них постоянно чем-нибудь задеваешь. Мы остановились на плафоне от «Волги» ГАЗ-3110. Его люминесцентный свет должен хорошо осветить салон «Жигулей», а сам он будет красиво интегрироваться в накладку потолка. Стоит такой плафон в магазине около 300 рублей. Еще понадобятся метра три провода, четыре стандартных электроразъема и переключатель, который мы установим на место вынутой из приборной панели заглушки. Итого еще рублей пятьдесят.

Для установки плафона снимаем накладку потолка.


Поддев отверткой, снимаем декоративную накладку кронштейна зеркала.

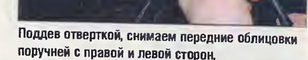

Отвертываем два самореза и…


…снимаем зеркало.


Выведя из держателя ось солнцезащитного козырька, отверткой отвертываем три самореза и…


…снимаем козырек.

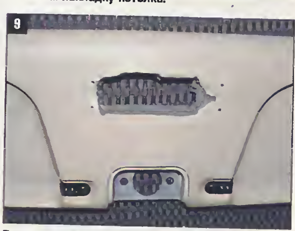
Аналогично снимаем второй козырек. Внешне они очень похожи, поэтому, чтобы не перепутать при установке, их лучше пометить.



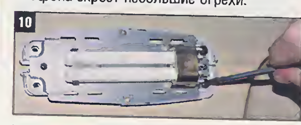
Поддев отверткой, снимаем передние облицовки поручней с правой и левой сторон.


Отвертываем передние винты крепления поручней.

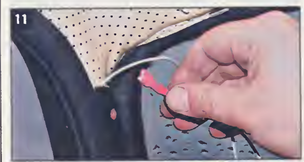

Снимаем накладку потолка.


Разметив накладку потолка, вырезаем в ней отверстие под плафон.

Вспененную, мягкую часть накладки режем ножом, а металлический каркас – ножовкой, ножницами по металлу или высверливаем, а перемычки затем удаляем зубилом. Особая тщательность не нужна – корпус плафона скроет небольшие огрехи.

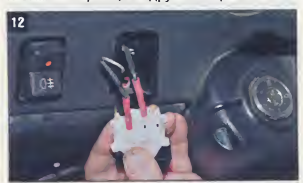

Устанавливаем плафон в накладку потолка и крепим саморезами.

Теперь займемся электрикой. «Землю» плафона закрепим впоследствии под саморез зеркала заднего вида, а «плюсовый» провод...



...протягиваем под накладкой передней стойки.

Клемма с одного конца этого провода предназначена для присоединения к ответной клемме плафона, а с другой стороны...



...провод подсоединяется к клемме дополнительного выключателя.

От другой клеммы выключателя провод подсоединяем к постоянному «плюсу», например...



...идущему рядом проводу колодки выключателя габаритных огней.

Все собираем в обратной последовательности.



Так выглядит «волговский» плафон освещения салона в «Жигулях».

Уверяем вас, с таким плафоном в машине стало уютнее, да и пользоваться им очень удобно.

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ

ПРОДЛИТЬ ЖИЗНЬ ТУРБОКОМПРЕССОРА

ТЕКСТ / ЮРИЙ АЛОНЧИКОВ, ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР АВТОТЕХЦЕНТРА «ЭРИТ»

Двигатели с наддувом появились не вчера – первый успешный опыт датирован 1925 годом. Идея проста: увеличив давление на впуске, «затолкать» в цилиндр больше рабочей смеси. Подпор создают по-разному.

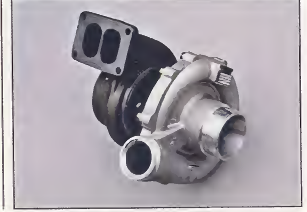
РЕМНЕМ ИЛИ ГАЗОМ

Некоторые фирмы используют механический нагнетатель с приводом от коленвала. Преимущества – относительная простота конструкции и быстрый отклик на любое изменение нагрузки. Правда, агрегат отнимает немало лошадиных сил. Из-за этого его обычно используют непостоянно, подключая по мере надобности.

Другое дело турбокомпрессор (ТКР): колесо турбины вращают никому не нужные отработавшие газы. Зато условия работы – температура 400–600°С при 100–250 тыс. об/мин – весьма жесткие. Отсюда высокие требования к материалам и точности изготовления, небольшой ресурс – около 100 тыс. км для легковушки. Такая оговорка не случайна. Компрессоры отлично прижились на большегрузах, тракторах, стационарных и судовых двигателях. И у каждого свой режим работы, определяющий долговечность.

Еще один недостаток ТКР – запоздалая реакция на управляющее воздействие. Ведь дроссельная заслонка стоит на входе в мотор, а турбонагнетатель – на выходе. Нажав на педаль, приходится ждать, пока порция топливной смеси, пройдя все четыре такта, окажется в выхлопной трубе.

Турбокомпрессор...



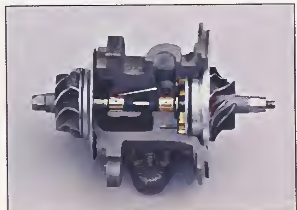


Взвесив все «за» и «против», большинство автопроизводителей предпочли турбокомпрессор. Наши автолюбители столкнулись с ним в начале девяностых. Среди подержанных иномарок оказалось немало с «турбодвигателями». Сразу встал вопрос, как обслуживать и ремонтировать эти диковинные штуки? Пессимисты записали агрегат в «черные ящики», предпочитая заменять его новым за $1000–1500. Оптимисты пытались использовать «самопальные» валы и подшипники, а также пристраивать на спортивный «Ниссан» узел от трактора «Беларусь». Вскоре и те, и другие поняли – без профессионалов не обойтись. Одной из первых за дело взялась московская фирма ЭРИТ. Благо, был накоплен большой опыт ремонта отечественных нелегковых ТКР.

С НОВОЙ ПОПЫТКОЙ

«Вычислить» неисправный агрегат несложно. Характерные признаки – падение мощности двигателя, возросший расход масла, белый или черный дым в выхлопе, свист или скрежет в зоне ТКР. Все это – до-

...и его картридж.

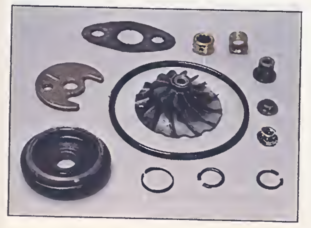


статочный повод для визита в сервис. Здесь специалисты поставят точный диагноз. На автомобилях выпуска до 1998 года обычно контролируют утечки масла и давление наддува. На более свежих моделях попадаются турбины с изменяемой геометрией. Тогда без компьютера не обойтись. Впрочем, подобные нюансы клиента не касаются – вне зависимости от сложности всю диагностику в ЭРИТе делают бесплатно. С одной стороны, это помогает привлечь клиентуру. С другой – автомобилист на основе полученных данных о компрессоре должен сам выбрать путь решения проблемы.

Если дефект – следствие нормального износа, узел возможно восстановить. Вал (он, как правило, составляет единую деталь с колесом турбины) прошлифовываем, не выходя за пределы допуска. Затем устанавливаем на него колесо компрессора и тщательно балансируем. Ошибиться нельзя: при столь огромных оборотах (как уже говорили, до 250 000 об/мин) малейшая неточность грозит поломкой и заклиниванием. Подшипники – ремонтные фирменные. Их подбираем по таблице, исходя из диаметра вала. Дальше все просто: контроль биения узла в комплекте с корпусом, окончательная сборка и установка на автомобиль. Кстати, последнюю операцию (как, впрочем, и демонтаж) владелец может проделать сам, сэкономив около $100. Особых навыков тут не требуется, главное – аккуратность. Сам ремонт в зависимости от модели и сложности стоит от $400.

Чаще поступающие в ремонт компрессоры далеки от такого идеала. Насосное колесо нередко лишено части лопаток из-за попадания во впускной тракт мусора. Виновата спешка при обслуживании, а точнее, при замене элемента воздушного фильтра. Вспомните, часто ли, вынув старый, вы очищали корпус пылесосом? Если мотор «жрет» масло, то турбина забивается продуктами его сгорания. Некоторые компоненты настолько твердые, что легко съедают края лопаток, резко снижая эффективность их работы.

Ремкомплект.



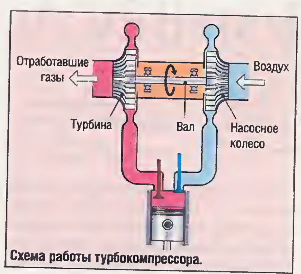


Схема работы турбокомпрессора.

Выход один – замена картриджа. Так называется начинка, состоящая из малого корпуса со смазочными каналами подшипников и вала с обоими колесами. Основной корпус – «улитка» – изделие вечное. Но где взять запчасти, да чтоб недорого и в требуемом количестве? Конечно, у производителя! В январе 2001 года ЭРИТ подписала соглашение с немецкой фирмой ККК и английской Schwitzer о создании совместного сервисного центра. Такой альянс в этой области появился у нас впервые. Работают наши, а иностранцы контролируют и поставляют необходимые детали. Не только к легковым, а ко всем типам компрессоров. Партнерам полагается скидка, и мы ее получили. А клиенты теперь покупают новую начинку по цене отремонтированной. То есть танцуют от тех же $400!

ТУРБОКОНТРОЛЬ

Восстановив турбокомпрессор, хочется сохранить его работоспособным как можно дольше. На этот счет действует несколько нехитрых правил.

Тщательно выбирайте моторное масло. Лучше всего, чтобы оно соответствовало требованиям производителя автомобиля. В крайнем случае на этикетке должно быть указано, что содержимое предназначено для двигателей с турбонаддувом.

Скрупулезно соблюдайте сроки смены масла и фильтра. Высоконагруженные подшипники турбины нуждаются в качественной смазке.

Помните, что забитый воздушный фильтр создает дополнительное разрежение на впуске. Оно провоцирует подсос масла в зону насосного колеса. А отсюда один путь – в цилиндр. Помимо прямой убыли важного компонента, процесс ведет, как уже говорилось, к повреждению турбины продуктами его сгорания.

После остановки двигателя давление масла в системе быстро падает. Чтобы сократить время «сухого» трения и понизить


Турбина ремонту не подлежит.

температуру в подшипниках вращающейся по инерции турбины (режим выбега), надо снизить ее обороты заранее. Для этого достаточно дать мотору поработать «на холостых» несколько секунд.

Следите, чтобы угол опережения зажигания (или впрыска) был в норме. При позднем температура выхлопных газов сильно возрастает, колесо турбины такой перегрев может не выдержать. Не переходите на бензин с большим, чем рекомендовано, октановым числом (например, 98 вместо 95). Выйдет «как всегда». Ведь при прочих равных условиях он горит медленнее. А в итоге – снова перегрев.

Посматривайте за катализатором. Накопив отложения, он создает на выпуске изрядное противодавление. Из-за повышенной нагрузки часто выходят из строя подшипники вала турбины.

Некоторые владельцы стареньких иномарок пытаются избавить себя от лишних забот, попросту отключив агрегат наддува. Технически это просто, можно управиться за полчаса. Но ведь система управления остается прежней – «мозги» голыми руками не переделаешь. Поэтому не советуем этого делать, ведь предсказать, как поведет себя купированный двигатель, вряд ли кто возьмется.

Иные, наоборот, хотят оснастить наддувом атмосферный мотор. Увы! Едва ли он выдержит возросшие механические нагрузки, а от избытка температуры некоторые детали могут выйти из строя! Ничего не поделаешь, ездите потихоньку на том, что есть. Но при покупке следующей машины убедитесь, что турбокомпрессор под капотом уже установлен.



ШУМОВАЯ ЗАВЕСА

ЗВУКОИЗОЛЯЦИЯ НА «НИВУ»


Ключи «на 8», 13, 19. Шлицевая и крестообразная отвертки.


Шило, ножницы, ветошь.


Время работы – 12 часов.



Цена материалов: уайт-спирит (1 л) – 30 руб., шумоизоляция – 1800 руб.

ТЕКСТ / ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

Сделать свой автомобиль как можно тише не прочь каждый, особенно владелец российской машины. Один из способов – оклейка различных поверхностей специальными материалами. Импортными мы уже обрабатывали редакционные автомобили (ВАЗ-2109, 2110, ИЖ-2126). Пришла очередь отечественных, фирмы «Росэкопласт» из Твери, благо они в несколько раз дешевле зарубежных аналогов. Проэкзаменуем их на автомобиле «Нива», известном своей шумностью. Удастся ли ее снизить?

НАЧИНАЕМ С МОТОРНОГО ОТСЕКА

Снимаем штатную изоляцию с капота и удаляем ее остатки ветошью, пропитанной уайт-спиритом.


Сняв защитную пленку...


...наклеиваем первый слой – материал для снижения уровня вибрации (виброизол).


Поверх наклеиваем тепло- и шумоизоляционный материал – шумоизол.

Теперь займемся другими поверхностями. Из моторного отсека убираем запасное колесо, аккумулятор, воздушный фильтр, домкрат. Обезжириваем уайт-спиритом участок моторного щита.


Первым приклеиваем виброфол (с фольгой).


А поверх – шумоизол.


Аналогично оклеиваем другие участки моторного отсека.

ПЕРЕХОДИМ В САЛОН

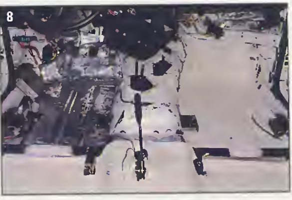
Крестообразной отверткой вывертываем три винта крепления полки вещевого ящика и снимаем ее.

Ключом «на 8» вывертываем четыре винта крепления салазок сиденья к полу и снимаем его.

Аналогично снимаем другое сиденье, ремни безопасности, накладки порогов и убираем из салона.


Удаляем заводскую шумоизоляцию пола.

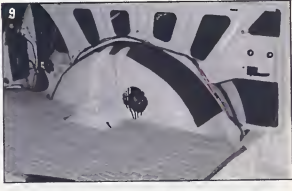
Обезжириваем поверхность уайт-спиритом, приклеиваем виброфол, а на него шумоизол.


Сверху шумоизол покрываем пеноколом – влагостойким изолирующим материалом.

Фиксируется он так же, как и остальные материалы, – клеевым слоем. Класть его нужно очень аккуратно, потому что клей настолько хорош, что снять неправильно уложенный лист пенокола можно, только оторвав от пленки клея – и тем самым испортив.

ОБРАБАТЫВАЕМ ЗАДНИЕ КРЫЛЬЯ

Снимаем пластмассовые кожухи с арок задних колес, отвернув шесть саморезов.


Наклеиваем виброизол на арки колес и внутренние поверхности крыльев.



Результат обработки (фото 10 и 11).



Собираем салон в обратной последовательности. Но здесь уместно отметить следующее. Сборка займет значительно больше времени, чем разборка, так как придется орудовать шилом, чтобы отыскать отверстия в кузове под саморезы. Так как шумоизоляция многослойная, штатные саморезы лучше заменить более длинными того же диаметра.

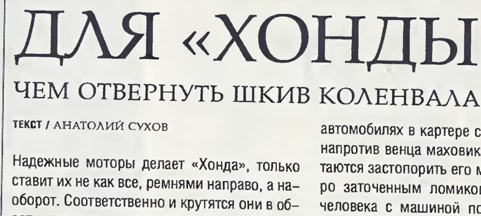
Кропотливая работа пошла на пользу. В салоне «Нивы» стало намного тише. Чтобы не быть голословными...



...мы провели измерения на автополигоне.

До установки шумоизоляции при интенсивном разгоне на третьей передаче с 30 до 100 км/ч уровень внутреннего шума в зоне головы водителя достигал 85,9 дБА. После проклейки шум понизился до 83,7 дБА. Разница в 2,2 дБА – хороший результат. В переводе с языка математики в салоне стало тише примерно в полтора раза!

Аналогичная ситуация с наружным шумом. На холостом ходу на расстоянии трех метров впереди автомобиля он понизился с 57,0 до 54,9 дБА. Дополнительный плюс: толстая шуба под капотом помогает двигателю в мороз не растерять драгоценное тепло. ЗР



САНТЕХНИКА ДЛЯ «ХОНДЫ»

ЧЕМ ОТВЕРНУТЬ ШКИВ КОЛЕНВАЛА

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Надежные моторы делает «Хонда», только ставит их не как все, ремнями направо, а наоборот. Соответственно и крутятся они в обратную сторону – против часовой стрелки. Несущественное, на первый взгляд, различие заставляет задуматься, когда приходится откручивать болт шкива коленвала. Делать это надо как минимум каждые 100 тыс. км – для замены ремня ГРМ, но случаются и внеплановые работы: замена сальника, например. Затянут болт огромным для головки «на 17» моментом 185 Н·м, а чтобы открутить его, требуется усилие намного большее. Стронуть болт, прокручивая двигатель стартером (ЗР, 2001, № 12), не получится: направление вращения не то. Включенная передача и нажатая в пол педаль тормоза тоже не помогают – трансмиссия «пружинит», но болт не сдается. На старых автомобилях в картере сцепления есть окно напротив венца маховика, и некоторые пытаются застопорить его монтажкой или остро заточенным ломиком. Такой поединок человека с машиной порой заканчивается пролитой кровью или развороченным картером, а бывает, и тем, и другим.

В шкиве же предусмотрен шестигранный вырез под фирменный ключ. Только вот шестигранник «на 51» с отверстием под головку «на 17» в продаже не найти, а заказывать для разовых работ – дорого. Между тем заготовка для спецключа продается на любом рынке: контргайка батареи отопления «на 54», внутренний диаметр (по резьбе) – 39 мм, ширина – 10 мм. Стачиваем ее грани на 1,5 мм, привариваем прочную плоскую ручку длиной 180–220 мм – инструмент готов. На некоторых шкивах углы между гранями выреза скруглены, поэтому и на гайке можно немного спилить ответные части. Можно приварить обточенную заготовку к «жигулевскому» ключу для гайки коленчатого вала – получится универсальный ключ «ВАЗ–Хонда». Ручку удобно опереть на вал привода переднего колеса.

Отворачиваем болт головкой «на 17» с удлинителем и мощным воротком. Чтобы ключ не соскочил, опираем удлинитель на надежную подставку. Порой даже колесо снимать не обязательно, однако если установлены шины большего диаметра, чем штатные, колесо придется все же снять или использовать ключ с карданным шарниром. ЗР



Шестигранник для «Хонды» удобно приварить к вазовскому ключу гайки шкива коленчатого вала. Нужно лишь зачистить места сварки, чтобы они не выступали за грани ключа.



При откручивании болта шкива коленвала «Хонды» всегда опирайте ключ на подставку.



Демонтированный шкив: и деталь цела, и руки.

РАЗ, ДВА – СНЯЛИ!

УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СЪЕМНИКИ

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

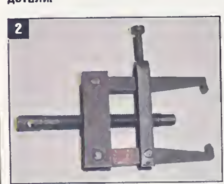
Демонтировать шкив, подшипник или какую-нибудь втулку можно, конечно, молотком и зубилом, но чтобы сделать это культурно, не изуродовать детали – нужен съемник. Таких простейших механизмов полно в магазинах автозапчастей, а пара-тройка обязательно есть в «коллекции» рукастого автолюбителя. Если нет – надо купить. Только вот какой, чтобы потратить деньги с пользой?

Самые дешевые и примитивные устроены совсем просто: траверса с резьбой, в ней винт, а на концах два крючка-захвата. Казалось бы, простота конструкции – ее достоинство и работать эта приспособа должна безотказно, но ведь иные «умелые» руки ломают даже чугунный шар или наковальню.

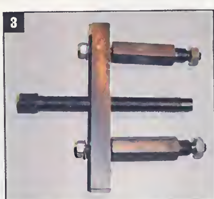
Посмотрим, можно ли успешно действовать тем, что предлагает нам торговля.



Простейший съемник всего из четырех деталей. Две лапки можно перемещать по прорези в траверсе и переставлять выше-ниже на четыре ступени. Основной недостаток конструкции – излишняя свобода лапок. При закручивании винта они болтаются и норовят соскользнуть с захватываемой детали.



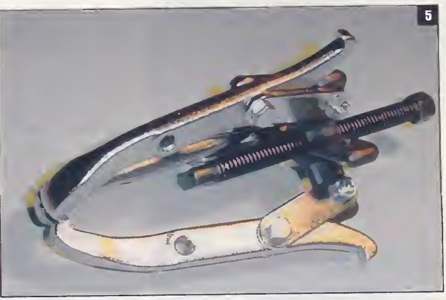
Здесь захваты поджимаются скобой с винтом. Работать удобнее, но у нашего экземпляра лапки оказались «сырыми» и разогнулись, когда мы стали затягивать силовой винт.



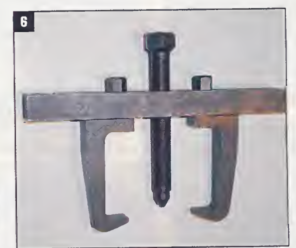
Заменив лапки съемника на фото 6 винтами, его можно использовать для демонтажа деталей с подходящими резьбовыми отверстиями.



Такая конструкция в работе удобней – лапки болтаются меньше, но траверса слабовата – при установке захватов на концах она гнется. Зато сами захваты, широкие и острые, легко входят даже в небольшие щели и цепко держат.



Чтобы расширить возможности трехлапых съемников, в конструкцию ввели серьги. При необходимости оставляют две лапки, сняв одну и перенеся другую в соответствующее ухо.



Среди простейших съемников этот, пожалуй, предпочтительнее. Лапки жестко фиксируются в мощной траверсе и не срываются с детали при приложении усилия. Небольшое неудобство – фиксированную длину лапок – можно компенсировать, имея в наборе несколько комплектов разной длины.

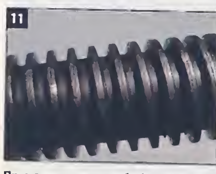


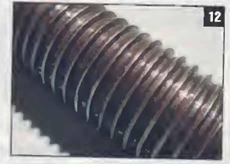
Трехлапые съемники в работе менее склонны к перекосам и, соответственно, соскакиванию. Однако это справедливо лишь для деталей определенного, оптимального размера, заданного расположением лапок.



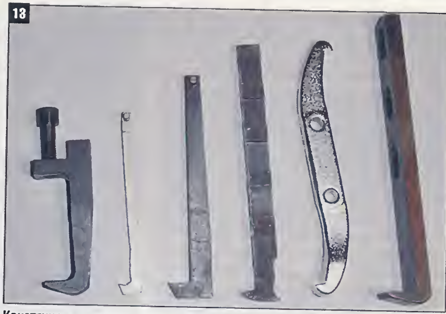


Удержать лапки от соскальзывания призвана специальная гайка. Если изделие выполнено аккуратно и из прочной стали – вполне работоспособно. У наших же образцов лапки оказались разной длины, поэтому встают с перекосом; при увеличении нагрузки перекос возрастает, и в конце концов они соскакивают с детали. Кроме того, лапки съемника, что на фото 10, были слишком мягкими и разогнулись.





Прямоугольная резьба (фото 11), в отличие от треугольной (фото 12), более износостойкая и работать с ней легче.



Конструкция, качество изготовления и прочность лапок – главные составляющие успешной работы съемника.

На все случаи универсального съемника не подберешь, а при покупке особое внимание нужно обращать на: 1) точность изготовления – обязательна строгая симметрия силовых элементов; 2) материал – хорошая инструментальная сталь. Напильник не должен легко вгрызаться в нее; 3) резьбу – предпочтительна упорная с прямоугольным профилем, в крайнем случае – метрическая с мелким шагом; 4) высоту силовой гайки – чем она выше и чем больше в ней резьбы, тем лучше. По мере ее износа в работу будут включаться соседние витки; 5) форму захватов – кромки должны быть достаточно тонкими, чтобы пролезать в небольшие зазоры, а основания внушающими доверие, но не чрезмерно массивными. ЗР

ОБСЛУЖИВАЕМ «СУЗУКИ-ВИТАРА»



Монтажка, крестообразная отвертка, ключи рожковые «на 17» и 19, головки «на 8», 10, 17, 19, свечной ключ «на 16». Вороток с присоединительным квадратом 3/8″.



Динамометрический ключ или безмен, яма, эстакада или подъемник.



Время работы 2–3 часа.

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Маленький вседорожник завоевал рынки многих стран мира, причем в России для этого не понадобилось ни дилерской сети (она появилась позже), ни шумной рекламной кампании. Те, кто понимают, оценили его простоту, надежность и ремонтопригодность в сочетании с неплохой проходимостью (ЗР, 2002, № 10). Словом – «Нива» с человеческим лицом и добротной начинкой за разумные деньги. «Витара» выпускается уже пятнадцатый год, за это время появилось немало модификаций. Наиболее распространены в России трех- и пятидверки с рядными бензиновыми двигателями рабочим объемом 1,6 л и V-образными двухлитровыми «шестерками». Коробки передач – механические или «автоматы».

Требования к технической исправности вседорожника особые. Ведь его маршруты нередко пролегают вдали от цивилизованных мест, где помощи ждать не от кого. Поэтому при обслуживании важно не пропустить ни одной операции и вовремя заметить дефекты. Как это сделать, нам рассказали специалисты дилерского техцентра «Аида». Сроки обслуживания и данные о применяемых маслах мы свели в таблицы.



Масляный фильтр на рядных двигателях расположен спереди слева. Откручиваем его из-под капота, затягиваем от руки.

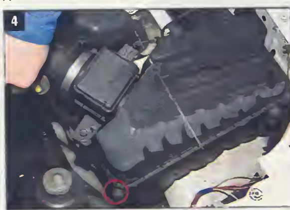


На V-образной «шестерке» он расположен слева в нижней части двигателя.



Пробка картера двигателя – под ключ «на 17». Затягиваем ее относительно небольшим моментом – не более 30 Н·м.

Для замены воздушного фильтра на рядном двигателе...



...крестообразной отверткой откручиваем четыре винта крышки корпуса фильтра...



...и, не отсоединяя разъемов от датчиков системы управления двигателем, отводим крышку и вынимаем фильтр.

Иногда винты крышки «закисают» так, что не поддаются отвертке. Тогда их можно аккуратно высверлить и заменить аналогичными болтами под ключ «на 10» (в кружке на фото 4). Затягиваем их моментом 10 Н·м.

Для замены фильтра на V-образном двигателе...



...пальцами отводим четыре защелки крышки...



...и, приподняв ее, вынимаем фильтр.



Топливный фильтр расположен под днищем у заднего моста. Удерживая его корпус рожковым ключом «на 19», откручиваем полый болт ключом «на 17».

Осторожно! Бензин в магистрали – под давлением. Нагретых частей или искрения поблизости быть не должно.

При замене фильтра устанавливаем новые прокладки из мягкого металла.

Сливные и заливные пробки в механической коробке передач...



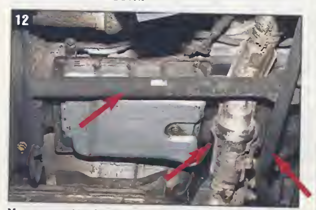
...раздаточной коробке...


...переднем...


...и заднем мостах – под квадрат 10 мм.

Вместо него подойдет вороток с квадратом 3/8″ из набора инструмента. Момент затяжки – 20–25 Н·м. Уровень масла должен быть по нижнюю кромку заливного (верхнего) отверстия.

Замену масла и фильтра автоматической КП лучше поручить фирменному сервису – там знают тонкости.


У машин с V-образными двигателями для этого придется еще демонтировать немало деталей: стабилизатор поперечной устойчивости, передний карданный вал, приемную трубу (показаны стрелками).

С ремнем ГРМ тоже самому лучше не экспериментировать – благо, менять его требуется нечасто. При его обрыве не страдают лишь «восьмиклапанники», у 16-клапанных моторов клапаны при этом гнутся. На V-образных двигателях ремня нет: привод газораспределительного механизма цепной. Непременное условие правильной работы натяжителя – масло, рекомендованное инструкцией.

Для замены свечей на рядных двигателях...


...вынимаем их колпачки...


...и выкручиваем свечи высокой головкой «на 16» с резиновой вставкой. Момент их затяжки – 18 Н·м.

На V-образных двигателях...


...крестообразной отверткой откручиваем два винта крепления пластиковой защитной крышки катушек зажигания.


Головкой «на 8» откручиваем три болта крепления катушек...


...и вынимаем их.

Свечной ключ и момент затяжки – те же, что и для рядных двигателей.

Для замены передних тормозных колодок, сняв колесо...


...откручиваем ключом «на 12» болт направляющей суппорта...


...и, откинув его вверх, вынимаем колодки.

Внутрь устанавливаем колодку со скобой (индикатором износа). Скоба должна располагаться снизу колодки. Не забудем надеть на колодки противоскрипные пластины (показаны стрелкой на фото 19) и нанести на них медную смазку.


Измеряем толщину диска штангенциркулем. Минимально допустимое значение отлито на фланце (в овале на фото).

Колесные гайки затягиваем ключом «на 19» моментом 90 Н·м.

Чтобы добраться до задних колодок, сняв колесо...


...мощным ключом или головкой «на 17» откручиваем четыре гайки крепления тормозного барабана...

...и, обстучав его молотком, снимаем.



22 После замены колодок, чтобы максимально свести их, отверткой разблокируем устройство автоподвода.

23 Снизу автомобиля, помимо целостности чехлов и люфтов в опорах подвески, сайлент-блоках и стойках стабилизатора поперечной устойчивости...

24 ...рукой проверяем люфт в крестовинах карданного вала...

ТАБЛИЦА 1. СРОКИ ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЯ «СУЗУКИ-ВИТАРА»

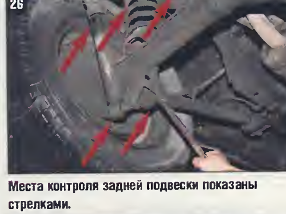
Операция	Периодичность, тыс. км
Замена масляного фильтра и масла в двигателе	10
Замена воздушного фильтра	20
Замена топливного фильтра	40
Замена масла в коробке передач, раздаточной коробке, мостах, замена фильтра автоматической коробки передач	40
Замена тормозной жидкости	40
Замена свечей зажигания	30*
Замена ремней привода вспомогательных агрегатов	30–50**
Замена ремня ГРМ (только для рядных двигателей)	90

*Рекомендация техцентра «Аида» – 15–20 тыс. км, в зависимости от качества бензина. **В зависимости от состояния.



25 ...и в шаровой опоре заднего моста при сжатой подвеске (автомобиль стоит на яме).





26 Места контроля задней подвески показаны стрелками.





27 Нередко у «витар» проседает и рвется третья опора силового агрегата – не забудем ее проверить.

Визуально оценим состояние резиновых проставок между рамой и кузовом и целостность пружин задней подвески: если автомобиль эксплуатировался с полной выкладкой на бездорожье, возможны их поломки. ЗР

ТАБЛИЦА 2. ЗАПРАВОЧНЫЕ ОБЪЕМЫ И СПЕЦИФИКАЦИЯ МАСЕЛ

Узел	Спецификация масла	Объем, л
Двигатель	Полусинтетическое моторное масло Castrol 10W30 API SJ/CF	двиг. 1,6 л (Р4) – 4,5*, двиг. 1,8 л (Р4) – 5,0*, двиг. 2,0 л (V6) – 5,5*
Механическая КП	Трансмиссионное масло 75W90 GL-5	1,5
Автоматическая КП	Dexron III	без замены фильтра – 2,4, с заменой фильтра – 3,7
Раздаточная коробка	Трансмиссионное масло 75W90 GL-5	2,1
Передний мост	Трансмиссионное масло 75W90 GL-5	0,9
Задний мост	Трансмиссионное масло 75W90 GL-5	1,3

*Включая масляный фильтр.

/С ВИТРИНЫ

ГОРЯЧИЙ ИСТОЧНИК

КИПЯТОК В ПОМОЩЬ «ДВОРНИКУ»!

ТЕКСТ / ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН



Ветровое стекло спасает не только от ветра, но и от грязи. Принимая удар на себя, оно быстро теряет прозрачность: разглядеть дорогу сквозь мутные полосы от «дворников» почти невозможно. Хорошо, есть омыватель. Летом с ним никаких хлопот – заправил свежей водичкой, и порядок. Зато зимой... Лить чистую «незамерзайку» – расточительно, разбавлять – опасно: ведь наружная сторона стекла холодная. Легкие фракции из раствора быстро улетучиваются даже на морозе, а тонкая пленка воды на поверхности остается. И сразу же превращается в непрозрачный лед. Да и моющие свойства этих самых жидкостей в холода не очень...



Вывод очевиден – «незамерзайку» надо подогреть! Тогда концентрация ее может быть пониже, а обзорность станет лучше. Интересный вариант предлагает ЗАО «АТРОСС». Кипятка в системе охлаждения двигателя хватает, надо лишь правильно организовать теплообмен. Для этого в бачок погружаем полый стержень из сплава с хорошей теплопроводностью. Шлангами соединяем его с водяной рубашкой блока. Горячий «Тосол», циркулируя через подогреватель, отдает часть тепла жидкости в бачке. Смонтировать грелку элементарно просто. Руководствуясь схемой, приведенной на упаковке, мы потратили на всю работу 15 минут.

ГРЯЗНАЯ РАБОТА

ЗАМЕНЯЕМ МАСЛЯНЫЙ ФИЛЬТР

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Выполняют эту операцию, как правило, при каждом ТО. Подобраться к фильтру бывает непросто, особенно на иномарке. А отвернуть от руки порой и вовсе невозможно. Тогда используют съемники или подручные средства. О них и поговорим.

Прежде всего, чтобы на резьбу не попала грязь, тщательно протираем в зазоре между фильтром и блоком цилиндров, а заодно и корпус фильтра: замасленный не ухватить. Чтобы отвернуть фильтр рукой, прикладываем усилие как можно дольше: при коротком рывке резиновая прокладка не успевает отлипнуть от блока. Если от руки фильтр не идет, понадобится съемник, но бывает, что на корпусе предусмотрен специальный храповик для отвертывания, как на некоторых «фольксвагенах».

Очень удобна конструкция, показанная на фото 1. Лапы съемника снабжены насечкой и слегка загнуты – они прочно зажимают корпус диаметром от 70 до 126 мм, что охватывает практически весь парк легковых машин. Правда, для работы с фильтрами, например, «Мицубиси» придется немного пропилить основания лапок и корпус, чтобы сблизить их (фото 2). Еще одно достоинство съемника – компактность. Им удобно работать в ограниченном пространстве: захваты лишь немного выступают над корпусом фильтра, а шестигранная головка расположена позади донышка, где всегда есть место. Вращать головку можно любым ключом, но обязательно с трещоткой, иначе зажать фильтр не удастся: при перестановке ключа лапы съемника будут расходиться. В тесном пространстве очень удобен накидной ключ (фото 3).

Зубчатые съемники (фото 4) менее универсальны – они рассчитаны на фильтр определенного диаметра. Ручка позволяет обойтись без ключей и быстро отвернуть фильтр, но в тесноте только мешает. Их эффективность сильно зависит от кинематики механизма – дешевые плохо зажимают и проворачиваются.

Цепные съемники (фото 5), как правило, позволяют работать с фильтрами разных диаметров – цепь можно переставлять. На фото 6 показан самодельный съемник, предложенный читателем (ЗР, 2002, № 11). Дорожный аналог цепного съемника – кожаный ремень и монтажная лопатка (рис. 1).

Еще один верный, но не всегда удобный, к тому же «грязный» (из-за вытекающего масла) способ – забить в фильтр заостренный стержень (снятый все равно выбрасывать) и действовать им, как рычагом (фото 7). Но это удастся не на всех автомобилях: в «Жигулях», например, есть где размахнуться, а в «Хонде» сзади снизу двигателя не разгуляешься. Пробивать фильтр по центру, как делают многие новички, нельзя: повредите посадочную резьбу. Как только прошивка вошла в корпус, ее нужно отклонить (рис. 2). К тому же зачастую нескольких ударов вполне достаточно, чтобы фильтр «пошел» от руки.

Отвернув фильтр, убедимся, что резиновое уплотнительное кольцо не осталось на двигателе. Иногда заметить его непросто, вот и накручивает иной механик новый фильтр на два кольца. Заводит двигатель (давление масла – в норме!) и выпускает автомобиль. Далеко тот не уедет – масло выльется через считанные сотни метров.

Устанавливая новый фильтр, наполовину заполняем его маслом – это уменьшит масляное голодание при пуске двигателя. Обязательно смазываем и поверхность уплотнительного кольца – это облегчит отвертывание фильтра. Протираем привалочную поверхность на блоке цилиндров: известно немало случаев, когда травинка или прилипшая нитка от тряпки провоцировали течь масла. Убедиться в чистоте поверхности лучше на ощупь – провести пальцем.

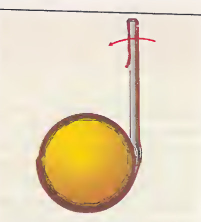


Рис. 1. Отворачиваем фильтр монтажкой и ремнем.

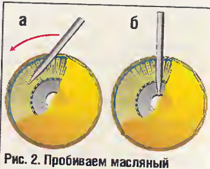


Рис. 2. Пробиваем масляный фильтр: а – правильно; б – неправильно.

1

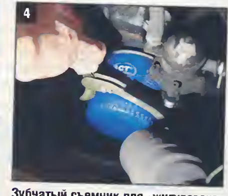
Трехлапый съемник за 280 рублей: компактный и удобный.



Для работы с фильтрами диаметром менее 70 мм съемник придется доработать.



Головку съемника удобнее вращать таким ключом.



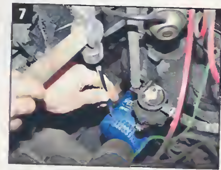
Зубчатый съемник для «жигулевского» фильтра за 50 рублей.



Цепной съемник.



Самодельный цепной съемник.



Там, где есть удобный доступ к фильтру, выручит прошивка.

РУБРИКУ ВЕДЕТ / БОРИС СИНЕЛЬНИКОВ

ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ ПРЕМИЯ 2000 РУБЛЕЙ ЗА ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА ПРИСУЖДЕНА СЕРГЕЮ АНИСИМОВУ, РЕШИВШЕМУ АКТУАЛЬНУЮ ДЛЯ МНОГИХ АВТОМОБИЛИСТОВ ЗАДАЧУ КОНТРОЛЯ ЗА РАСХОДОМ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ БАТАРЕИ.

Сергей Михайлович родился и живет в Сызрани. Ему 37 лет, и по крайней мере тридцать из них он увлекается техникой. Интерес ко всяким механизмам и желание творить привели его в школьный кружок, затем на радиотехнический факультет Куйбышевского авиационного института, оттуда – в ракетные войска. Прослужив шесть лет, работал видеоинженером в местной студии телевидения, потом занимался монтажом, обслуживанием и ремонтом различных электронных систем. Ныне работает с компьютерами и периферийными устройствами.

Кроме электроники, у Сергея Михайловича много других интересов: музыка, дизайн, эргономика и, конечно же, автомобили. Автолюбителем был с детства, а вот владельцем машины стал лишь в 1998 году. Сначала ездил на ВАЗ-2106, теперь имеет «восьмерку». Чтобы содержать ее в порядке и наилучшим образом приспособить к своим потребностям, с успехом использует инженерный опыт и, конечно, смекалку. Применяя лучшие предложения бывалых автомобилистов, он находит удачные решения многих задач, которые ставят автомобиль и жизнь. Так, например, когда почти полностью разрядившийся аккумулятор (во время ночной поездки зимой в снегопад) отказался утром крутить стартер, возникла мысль контролировать расход электроэнергии амперметром. После изучения электросхемы автомобиля был найден и применен довольно простой способ, который предложен здесь вниманию читателей. Автор желает им удачи на дорогах, а отечественному автопрому – выпускать более совершенные и надежные машины.

Пользуясь случаем, Сергей Михайлович передает привет друзьям, особенно в доблестной Ужурской дивизии РВСН.

Чтобы **сберечь немолодой аккумулятор**, нужно следить за его **зарядкой во время движения**, а контрольная лампа указывает лишь на исправность генератора. Выручит амперметр или гальванометр. На ВАЗ-2108, 2109, 21099 легко установить прибор, подключив к диагностическому разъему. Одна из задних его клемм подключена к выводу «30» генератора, другая – к «+» аккумулятора. Измеряя падение напряжения на этих контактах, можно определять величину и направление тока между батареей и генератором. Подключаем измерительную головку последовательно с переменным резистором (для регулировки чувствительности). Подойдет любая с нулем посередине, током полного отклонения около 100 мкА и сопротивлением рамки около 1000 Ом (рис. 1). По отклонению стрелки судят о величине зарядного или разрядного тока.

Рис. 1. Подключение типовой измерительной головки к диагностическому разъему «Самары».

Идеально подходит индикатор уровня записи от старого магнитофона с подстроечным резистором 1 кОм (рис. 2). Шкала его неравномерна, со сдвинутым вправо нулем. Это очень удобно: зарядные токи аккумулятора больше, чем разрядные, а точное значение тока ни к чему. Необходимо только аккуратно вскрыть корпус индикатора и, повернув специальное кольцо, установить стрелку на ноль. Провода индикатора лучше защитить предохранителем 1 А. Индикатор работает постоянно и энергию не потребляет.

С. АНИСИМОВ, СЫЗРАНЬ

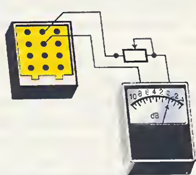


Рис. 2. Подключение индикатора уровня записи к диагностическому разъему «Самары».

От **потери водительских документов** никто не застрахован. Поэтому напишите номер своего домашнего или рабочего телефона на полоске бумаги и приклейте ее скотчем на обороте водительского удостоверения и свидетельства о регистрации транспортного средства. Нашедший эти документы наверняка позвонит вам.

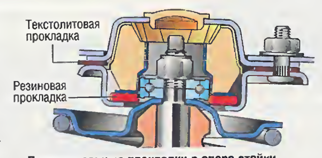
* * *

При **покупке декоративных колпаков** имеет смысл приобрести сразу два одинаковых комплекта. Рано или поздно колпаки теряются, ломаются, и все равно приходится покупать еще один комплект, поскольку поштучно они не продаются. Имея запасные, вы экономите время на поиски такой же модели, которая, может статься, уже не выпускается.

Ю. СВИРИДОВ, МОСКВА

В **автомобилях «десятого» семейства ВАЗа** со временем возникает **глухой стук в передней подвеске**. Причина – износ резиновой прокладки в опоре стойки.

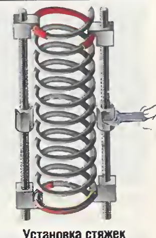
Чтобы надолго устранить этот дефект, вставил в опору сделанные по месту текстолитовую и резиновую прокладки, как показано на рисунке. В конкретных случаях их толщины могут быть иными, но важно, чтобы первая была тоньше второй.



Дополнительные прокладки в опоре стойки.

А. ЛЕОНОВ, НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛ., ВЫКСА

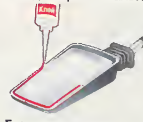
Сжимая **винтовыми стяжками пружину подвески**, приходится быть осторожным: малейший перекос – и стяжки грозят съехать на один бок, а пружина – «выстрелить». Избежать этого помогут разрезанные вдоль куски толстого пластикового шланга (см. рис.), надетые на витки пружины между стяжками. (Идеально подходит по диаметру и жесткости «жигулевский» шланг от расширительного бачка.) Для фиксации стяжек делаем в нем небольшие вырезы. Если приходится работать с пружинами разных автомобилей, стоит держать комплекты таких вставок под нужный диаметр.



Установка стяжек на пружину.

А. СУХОВ, МОСКВА

После того как **в наружном зеркале «Жигулей»** плоское стекло заменили сферическим, образовались щели по стыку с корпусом. Проникающая через них вода портит амальгаму, зеркало мутнеет. Пока этого не произошло, закройте щели любым продающимся в магазине герметиком или водостойким клеем. Для этого снимите зеркало с машины и обработайте сначала одну половину, как показано на рисунке, а затем, после схватывания состава, другую.



Герметизация стыка зеркала с корпусом.

Г. ЩУКИН, УЗЛОВАЯ

Крышка «бардачка» в некоторых **«жигулях»** (ВАЗ-2104, 2105) фиксируется защелкой с одной стороны. На плохой дороге, которых у нас большинство, она дребезжит.

Избавиться от этой напасти позволил магнитный мебельный фиксатор. Его стальную пластину приклеил «Моментом» на крышку, а магнит двумя саморезами закрепил на кромке «бардачка». Теперь никаких звуков крышка не издает.

В. ХИЗЕВ, ОБОЯНЬ

При **установке обогревателей сидений типа «Комфорт»** с блоком управления 17.3763 (от ВАЗ-2110) в автомобили ВАЗ-2108, 2109, 21099 с «высокой» панелью возникает вопрос, где разместить блок, поскольку в панель он не влезает?


Рис. 1. Установка блока управления подогревом сидений.

Наиболее подходящим местом оказался кожух тоннеля пола, в котором я вырезал отверстие и установил блок, как показано на рис. 1.

* * *

В **автомобилях ВАЗ-2108, 2109 и других пластмассовые ручки регулировки наружных зеркал** слабо держатся на металлическом основании и часто соскакивают. Я закрепил ручки винтиками М2, ввернув их в имеющееся технологическое отверстие, как показано на рис. 2.

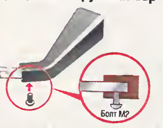


Рис. 2. Фиксация ручки на стержне.

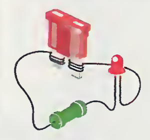
С. ОРЛОВ, ТВЕРСКАЯ ОБЛ.

Чтобы снять **генератор в «Жигулях»**, приходится снимать грязевой щиток, закрепленный 12 винтами под всем моторным отсеком. Я разрезал его вдоль посередине, так что теперь требуется отвернуть лишь шесть винтов, когда надо снять ту или иную половину. Жесткость их осталась вполне достаточной. Так поступили еще несколько знакомых – владельцев старых машин, которые часто требуют ремонта.

В. КИЛЬДЕШОВ, ОРЕНБУРГ

В старых машинах, наверное, половина неисправностей связана с электрооборудованием. Устранять их нередко приходится в пути, порой в самых некомфортных условиях. В **«Жигулях»** (до ВАЗ-2105) и **«Ниве»** к названным неисправностям можно отнести **поиск сгоревших или плохо «контачащих» предохранителей** – их блок расположен в неудобном месте. Чтобы не заниматься таким поиском, я заставил их самих сообщать о своем состоянии с помощью света. Для этого к каждому предохранителю параллельно подключил светодиод (АЛ307) и маломощный резистор сопротивлением 1 кОм (см. схему на рис. 1). Теперь, если предохранитель перегорел или нарушен контакт с лапками держателя (коррозия, потеря упругости), светодиод укажет неисправную цепь. Особенно удобно это ночью.

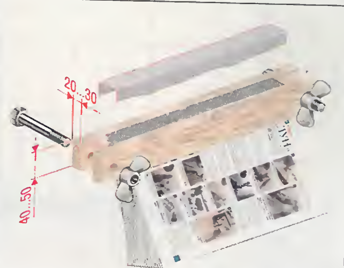
Рис. 1. Схема включения светодиода и резистора.


Рис. 2. Соединение светодиода и резистора с предохранителем.

Ножевые предохранители в современных автомобилях можно снабдить диодом и резистором с помощью мягких проводов, намотав их на ножки, как показано на рис. 2. Я ставлю их в «проблемные» цепи – те, что часто беспокоят. Очень важное условие: устанавливать доработанный предохранитель надо, соблюдая полярность.

В. БОНДАРЧУК, БЕЛГОРОДСКАЯ ОБЛ., П. СЕВЕРНЫЙ

Листы больших «Руководств по техническому обслуживанию и ремонту» со временем **рассыпаются** по склеенному корешку. Исправить дело можно клеем «Момент» или подобным, сохраняющим эластичность после высыхания. Соберите ровно все листы без обложки и сожмите их у корешка, как показано на рисунке, деревянными брусками и винтами с гайками (отступите на пару миллиметров от края). Затем снимите остатки старого клея шкуркой или напильником и нанесите на корешок три–четыре слоя свежего с выдержкой по 10–15 минут. Новый корешок дополнительно укрепите слоем марли или капроновой ткани. Теперь приклейте к нему обложку и работа окончена.



М. ВАСЬКИН, МОСКВА

В **старых автомобилях ВАЗа течь тормозной жидкости** из бачка через уплотнители штуцеров – обычное явление. Когда найти новые уплотнители не удается, приходится покупать главный цилиндр в сборе с бачком.

Мне удалось устранить течь, обтянув уплотнители, как удавкой, ленточными пластмассовыми хомутами, которыми стягивают жгуты проводов (их называют «галстуками»). Для этого не потребовалось сливать тормозную жидкость и снимать бачок. Вся работа заняла минуту.

Подобным, но широким «галстуком» обтянул входной (бумажный) патрубок воздушного фильтра, когда он стал слабо держаться.

С. АНИСИМОВ, СЫЗРАНЬ

Авторов «Советов бывалых» для получения гонорара просим указывать все свои паспортные данные (кроме семейного положения) и контактный телефон. Редакция.



УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Виктор Панярский
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ОТДЕЛ ИСПЫТАНИЙ
Вадим Крючков *(зав. отделом)*, Александр Будкин, Сергей Воскресенский, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Юрий Нечетов, Анатолий Фомин
ОТДЕЛ ТЕХНИКИ
Антон Чуйкин *(зав. отделом)*, Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Максим Сачков
ОТДЕЛ АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ
Елена Варшавская *(зав. отделом)*
ОТДЕЛ ИНТЕРНЕТА, СПОРТА
Аркадий Алексеев *(зав. отделом)*, Сергей Зиновьев
ОТДЕЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ
Вячеслав Субботин *(зав. отделом)*, Евгений Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов
ОТДЕЛ СПЕЦПРОЕКТОВ
Игорь Моржаретто *(зав. отделом)*
СОБСТВЕННЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ:
в Киеве Леонид Сапожников,
в Тольятти Сергей Мишин
ОФОРМЛЕНИЕ
Наталья Кледова *(зав. отделом)*,
Александр Барабанов *(художник)*,
Олег Воеводов *(графика)*, Александр Батыру,
Георгий Садков *(фотокорреспонденты)*,
Татьяна Чикунова *(верстка)*,
Мая Исаенкова *(корректура)*,
Илья Петрусевич *(компьютерное обеспечение)*
«ПРАВОЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ»
Сергей Волгин, тел. (095) 208-30-27
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем». Владимир Шухов *(директор)*, тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-41
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 267-64-93
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, телефакс (095) 978-00-12
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ»
Александр Мухин, тел. (095) 978-87-23, телефакс (095) 978-87-14

Формат 207х270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия) компанией OTA LLC
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 463 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
Телефонные опросы: тел. 262-38-28
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.

Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 30 рублей, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

ЧИТАЙТЕ В ФЕВРАЛЬСКОМ



На рынке самых недорогих иномарок, отделенных ценовой планкой в $10 000, за последние пару лет появились новые успешные игроки. В большом тесте участвуют «Хёндэ-Гетц», «Дэу-Матиз», «Рено-Символ» и «Шкода-Фабия».

• «Волга» ГАЗ-3110 нового модельного года мало изменится внешне, зато получит давно обещанную бесшкворневую подвеску. Испытатели ЗР сравнили ездовые качества «Волги» до и после модернизации, а также полезность других усовершенствований.



• Приобретая зимнюю резину, кое-кто норовит сэкономить на запаске: случится прокол – до починки на обычной дотяну. Такой «рационализм» не только противоречит ПДД, но и сулит крупные неприятности.

• Не секрет, что норов машины во многом определяют узлы, о которых владельцы вспоминают непростительно редко. Специалисты обещают: отечественные газонаполненные амортизаторы помогут улучшить манеры ИЖей и ВАЗов.

• Перевод производства хорошо знакомой модели на другое, доселе неизвестное предприятие обычно порождает вопросы и слухи. Наш корреспондент оценил «жигули», сделанные в Сызрани на фирме «РосЛада»: ВАЗ-2104 и ВАЗ-2107.

• «Мерседесы», как новые, так и подержанные, принадлежат к наиболее популярным у нас иномаркам. За сборную команду клуба «автолюбитель» в этом номере выступают неновые машины С- и Е-класса.

• Набирает силу новая рубрика клуба «Автолюбитель» – «КПД». Выясняем, насколько объективна медкомиссия для водителей, а получив справку, отправляемся на Кавказ – излюбленное место отдыха горнолыжников. Заглянем в гостиницы и на трассы, сравним удобства и цены.



НОМЕРЕ:

• С неослабевающим интересом исследуем качество запчастей и других товаров для автомобиля. К числу ходовых относятся шаровые опоры «самар», а также воздушные фильтры для «волг» и легких грузовиков ГАЗ – им посвящены очередные экспертизы.

• Российский легковой дизель – все еще экзотика. Тем ценнее опыт, накопленный за пробег 100 тыс. км



на двух редакционных универсалах: «Жигулях» и «Волге».

• За минувший год в российском автопроме произошло немало событий: почти всюду сменились директора, запущены новые модели



и даже открылись новые предприятия. Попытаемся увидеть тенденции за теми или иными явлениями.

• В разделе «Техпомощь» представляем специализированный сервис «Тойоты», знакомим с новым поколением отечественных приборов для диагностики двигателей, устанавливаем электроприводы дверных замков на «Оду».

ПОПРАВКА

В № 11 за 2002 год на с. 46 по техническим причинам не были приведены данные, полученные опросом читателей. На вопрос «Нужен ли российскому автомобилю дизель?» читатели ответили: «Да, импортный или собранный по лицензии» – 68%, «Да, отечественный» – 11%, «Нет, не нужен» – 21%. Приносим извинения за допущенную ошибку.

К ВАМ ЕДЕТ За рулем



ГЕОРГИЙ МАРТИРОСЯН, АКТЕР

«Журнал «За рулем» для меня – это память о детстве. Мой папа с 1935 года работал водителем: возил Чкалова, Конева, прошел за рулем всю войну. Отношение к автомобилю в то время было невероятно уважительное и трогательное – все прохожие останавливались, чтобы посмотреть на «Опель-Адмирал» с открытым верхом, на котором ездил отец, или на ЗИС-5. Столь же трепетное отношение было к единственному автомобильному журналу. Отец читал каждый номер «За рулем», а за ним целая очередь стояла. Приятно, что и в наши дни журнал остается самым полезным и практичным помощником для каждого, кто не боится выезжать на дороги страны».



АБОНЕМЕНТ на журнал

(индекс издания)

За рулем

(наименование издания)

Количество комплектов:

на 2003 год по месяцам

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Куда

(почтовый индекс) (адрес)

Кому Мартиросяну Г. Г.

(фамилия, инициалы)

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на с. 143: 3, 6, 7, 11, 12, 17, 18, 23

I. Знак 3.22 «Обгон грузовым автомобилям запрещен» запрещает обгонять одиночные транспортные средства, движущиеся со скоростью менее 30 км/ч. При этом пункт 11.5 Правил запрещает обгон с выездом на полосу встречного движения на регулируемых перекрестках. Знак 1.20 «Пешеходный переход» является предупреждающим и устанавливается вне населенных пунктов на расстоянии 150–300 метров, что вполне позволяет выполнить обгон до начала пешеходного перехода.

II. В соответствии с пунктом 13.76 Правил, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути следования водителя, имеется стоп-линия (или соответствующая табличка – 5.33), водитель обязан руководствоваться сигналами каждого светофора.

III. Пункт 12.4 Правил запрещает остановку вблизи выпуклых переломов продольного профиля дороги только на проезжей части, к которой обочина не относится.

IV. В соответствии с пунктом 7.2 Правил в населенных пунктах знак аварийной остановки должен быть выставлен на расстоянии не менее 15 метров, а максимальное расстояние не оговаривается.

V. Действие знака 3.27 распространяется в том числе и на транспортные средства с опознавательным знаком «Перевозка детей». Водитель же легкового автомобиля нарушил требование разметки 1.1, пересекать которую можно только со стороны прерывистой линии.

VI. Поскольку на автомобиле «скорой помощи» специальные световой и звуковой сигналы выключены, действует общее правило проезда нерегулируемых перекрестков равнозначных дорог: водитель «скорой» должен предоставить приоритет легковому автомобилю, который приближается справа. Знак 2.2 «Конец главной дороги» этого принципа не меняет.

VII. В отличие от задачи II, в данном случае водитель должен руководствоваться только сигналом светофора на входе на перекресток, независимо от сигнала светофора на выходе (см. пункт 13.7 ПДД). Знак 2.5 требует от водителя остановиться перед краем пересекаемой проезжей части и лишь в том случае, если светофор был бы выключен.

VIII. Пункт 6.15 ПДД требует от участников выполнять сигналы регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора. Такое положение регулировщика запрещает водителю грузового автомобиля поворот налево (пункт 6.10 Правил).

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ ДМИТРИЙ МИТРОШИН